

Elementos de política para un turismo de cruceros sostenible en Centroamérica

Resumen para quienes toman las decisiones

Enero 2007



**Centro para Ecoturismo y
Desarrollo Sostenible**
Center on Ecotourism and Sustainable
Development (CESD)



**Instituto Centroamericano de
Administración de Empresas
(INCAE)**

para el



Inter-American Development Bank
Banco Interamericano de Desarrollo

Elementos de política para un turismo de cruceros sostenible en Centroamérica

Mapas de la región

Figura 1: El Caribe y Centroamérica



Figura 2: Puertos oficiales de Costa Rica



Figura 3: Puertos de Honduras (fuente COCATRAM)



Figura 4: Detalle de puertos de la costa norte de Honduras



Lista de Abreviaturas y Acrónimos

AyA – Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados
BID – Banco Interamericano de Desarrollo
BTB – Belize Tourist Board
CESD – Centro para Ecoturismo y Desarrollo Sostenible
CETS – Comisión Ejecutiva de Turismo Sostenible de Honduras
CI – Conservación Internacional
CLIA – Asociación Internacional de las Líneas de Cruceros
COCATRAM – Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo
CTO – Organización Caribeña de Turismo
EE.UU. – Estados Unidos
ENP – Empresa Nacional Portuaria de Honduras
FODA – análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas
GEF – Global Environment Facility de las Naciones Unidas
ICCL – Consejo Internacional de Líneas de Cruceros
ICT – Instituto Costarricense de Turismo
IHT – Instituto Hondureño de Turismo
IMO – Organización Marítima Internacional
INA – Instituto Nacional de Aprendizaje de Costa Rica
INCAE – Instituto Centroamericano de Administración de Empresas
INCOP – Instituto Nacional de Puertos del Pacífico de Costa Rica
INE – Instituto Nacional de Estadística de Honduras
INGUAT – Instituto Guatemalteco de Turismo
IPAT – Instituto Panameño de Turismo
ISPS Code – Código de Seguridad Internacional para Buques y Facilidades de Puertos
JAPDEVA – Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente del Atlántico de Costa Rica
LAC – Límite de Cambio Aceptable
MARPOL – Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques
MBRS – Proyecto de Sistemas del Arrecife Mesoamericano
MOPT – Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica
MyE – monitoreo y evaluación
NPE – Países Bajos Para el Medioambiente
OCTA – Alianza para la Conservación y Turismo en los Océanos
OIRSA – Organización Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria
ONG – organización no-gubernamental
PMAIB – Proyecto de Manejo Ambiental de Islas de la Bahía
PNTS – Programa Nacional de Turismo Sostenible de Honduras
PROARCA/CAPAS – Proyecto Ambiental Regional de Centroamérica/Central America Protected Area System (proyecto centroamericano de US-AID)
SARS – síndrome respiratorio agudo severo
SOLAS – Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en Altamar
US-AID – Agencia de Desarrollo Internacional de Estados Unidos
VIM – Manejo del Impacto del Visitante

Sinopsis

Este documento es un resumen de los resultados y recomendaciones de un estudio del turismo de cruceros en Centroamérica, que tuvo énfasis en Honduras y Costa Rica y con información adicional de un estudio paralelo que se realizó sobre Belice. Para una mayor información detallada de la metodología y análisis, se refiere el lector al estudio completo que esta disponible en www.ecotourismcesd.org y en el Banco Interamericano de Desarrollo.

El Centro para Ecoturismo y Desarrollo Sostenible (CESD), junto con la Universidad de Stanford y el Instituto Centroamericano de Administración de Empresas (INCAE), y con el apoyo financiero del Programa Alianza del Banco Interamericano de Desarrollo (BID)-Países Bajos Para el Medioambiente (NPE) llevaron a cabo un estudio, entre octubre 2005 y marzo 2006, sobre los impactos positivos y negativos – ambientales, sociales y económicos – del turismo de cruceros en Centroamérica. El énfasis fue en Honduras y Costa Rica como estudios de caso y paradigmas para el resto de Centroamérica. Se hizo un análisis de comportamiento y gastos de pasajeros y tripulaciones en Roatán, Honduras y Limón y Puntarenas en Costa Rica, así como un análisis de competitividad de los destinos y la relación entre turismo convencional y turismo de cruceros. Un punto de gran importancia fue la comparación entre los impactos en un destino pequeño y frágil como Roatán, con los puertos urbanos de Limón y Puntarenas.

El estudio económico se llevó a cabo durante la temporada alta de cruceros de 2005-2006 (diciembre a marzo). Durante este periodo, se recogieron un mínimo de 500 encuestas de pasajeros y 250 de tripulantes en cada uno de los tres puertos, recopilando un total de 2,436 encuestas válidas. En la investigación económica, se obtuvieron datos primarios sobre los ingresos de los dos países por concepto de gastos en tierra realizados por los pasajeros, tripulantes y líneas navieras. Esto permitió establecer comparaciones entre los destinos y con respecto a los montos gastados por turistas convencionales quienes pernoctan en los destinos (turistas de estadía).

En paralelo, se condujo un estudio cualitativo de los efectos ambientales, socioculturales y económicos a escala nacional, con 78 entrevistas de fondo en Honduras y 98 en Costa Rica. En esta parte del estudio se entrevistó tanto a profesionales de la industria, como a ciudadanos ordinarios afectados por el turismo de cruceros. Esta metodología permite recopilar información sobre los impactos ambientales y sociales, acumulada a largo plazo por los expertos y afectados.

El puerto relativamente nuevo de Roatán es algo disímil de los puertos antiguos de Limón y Puntarenas. Asimismo, la fragilidad ambiental y social de los ambientes visitados por los pasajeros dista sustancialmente. Estas circunstancias permiten extrapolar de estos tres puertos algunas recomendaciones para el establecimiento de políticas y estrategias. Con base en los datos primarios, así como en investigaciones de fuentes secundarias, se propone una serie de recomendaciones para crear estrategias y políticas regionales que favorezcan el desarrollo sostenible del turismo de cruceros en Centroamérica.

CONTENIDO

Mapas de la región.....	2
Lista de Abreviaturas y Acrónimos.....	4
Sinopsis.....	5
I. Introducción.....	7
II. Resumen de la actividad de cruceros en Honduras y Costa Rica.....	13
III. Impactos Económicos, Sociales y Ambientales.....	15
IV. Análisis de la competitividad y sostenibilidad del turismo de cruceros en Centroamérica.....	19
<i>Tabla 1: Análisis FODA de Costa Rica, Honduras y Belice.....</i>	<i>21</i>
<i>Tabla 2: Dinámica de mercados para los diferentes segmentos de la industria de cruceros en los destinos que compiten con Centroamérica, especialmente el Caribe.....</i>	<i>23</i>
V. Recomendaciones para una estrategia y política regional que favorezca el desarrollo sostenible del turismo de cruceros.....	26
VI. Referencias citadas o consultadas.....	38
Anexo I El Turismo de Cruceros en Honduras.....	42
<i>Cuadro 1: Honduras: Llegadas de cruceros y pasajeros 1999-2005.....</i>	<i>46</i>
<i>Cuadro 2: Actividades de pasajeros en Roatán.....</i>	<i>48</i>
<i>Cuadro 3: Resumen de los gastos de pasajeros de crucero en Roatán (N=652).....</i>	<i>49</i>
<i>Cuadro 4: Flujos financieros brutos en Roatán (2005).....</i>	<i>51</i>
<i>Cuadro 5: Estimaciones del flujo económico por categoría de gastos por visitante.....</i>	<i>52</i>
Anexo II El Turismo de Cruceros en Costa Rica.....	60
<i>Cuadro 6: Resumen de los gastos de pasajeros de crucero en Costa Rica (N=1154).....</i>	<i>68</i>
<i>Cuadro 7: Flujos financieros brutos en Costa Rica (2005).....</i>	<i>71</i>
<i>Cuadro 8: Porcentaje estimado de ventas acumulándose en categorías de incidencia de costo.....</i>	<i>72</i>
<i>Cuadro 9: Estimaciones del flujo económico por categoría de gastos por visitante.....</i>	<i>73</i>
<i>Cuadro 10: Estimación del flujo financiero-Agencias de turismo.....</i>	<i>73</i>

I. Introducción

A. Objetivo del trabajo

Los impactos económicos, socioculturales y ambientales del turismo de cruceros han sido poco estudiados. Como consecuencia de ello, los países que reciben este tipo de turismo no han tenido los instrumentos necesarios para establecer una estrategia regional y global y las políticas nacionales para manejar de forma beneficiosa el turismo de cruceros. El propósito de este estudio es proveer información basada en la investigación primaria para ayudar en la toma de decisiones en cuanto a una estrategia y políticas de cruceros para Centroamérica.

Así mismo la intención es de contribuir elementos para el desarrollo sostenible de los destinos receptores de turismo de cruceros en Centroamérica, orientando a los países sobre los riesgos ambientales que puede ocasionar este tipo de turismo en la región. Los objetivos específicos del estudio consistieron en:

- a. Disponer de alternativas estratégicas para el desarrollo de diferentes tipos de turismo de cruceros y turismo náutico en la región.
- b. Dar un uso racional a los recursos que se invierten para atraer el turismo de cruceros en la región.
- c. Consensuar lineamientos de política a nivel regional para el desarrollo del turismo de cruceros de manera que los beneficios económicos se maximicen y permanezcan en la región y en las comunidades locales, al mismo tiempo que se reducen los impactos negativos ambientales y socioculturales.

El Centro para Ecoturismo y Desarrollo Sostenible (CESD), en conjunto con la Universidad de Stanford y el Instituto Centroamericano de Administración de Empresas (INCAE), con el apoyo del Programa Alianza Banco Interamericano (BID)-Países Bajos Para el Medioambiente (NPE), analizaron durante octubre 2005 a marzo 2006, los impactos positivos y negativos – ambientales, sociales y económicos – del turismo de cruceros en Centroamérica. La recolección de datos primarios se enfocó en Honduras y Costa Rica como estudios de casos y paradigmas para el resto de Centroamérica. Se hizo un análisis del comportamiento y gastos de pasajeros y tripulaciones en Roatán, Honduras y en Limón y Puntarenas en Costa Rica, así como un análisis de competitividad de los destinos y la relación entre turismo convencional y turismo de cruceros. El análisis de impactos ambientales y socioculturales se basó en entrevistas con expertos y personas directamente e indirectamente involucradas con el turismo de cruceros.

Con base en los resultados, se han formulado una serie de recomendaciones para establecer una estrategia regional centroamericana para el desarrollo sostenible de la industria del turismo de cruceros, así como una propuesta de políticas que los países de la región deberían considerar.

B. Alcance y limitaciones del estudio

Este estudio intentó analizar los impactos económicos, ambientales y sociales del turismo de cruceros en los puertos de Limón y Puntarenas en Costa Rica, así como Roatán en Honduras.

El enfoque de la investigación económica consistió en la aplicación de una encuesta que se realizó durante tres meses en la temporada alta de 2005-2006 (diciembre a febrero). Los resultados de la encuesta permitieron medir la contribución económica de los pasajeros y

tripulantes de los cruceros que llegaron a los tres puertos mencionados. Se entrevistaron en cada puerto a más de 500 pasajeros y 250 tripulantes. En total, se obtuvieron 2,436 encuestas con valor estadístico significativo. Asimismo, los resultados de las encuestas y entrevistas presentaron información detallada sobre el comportamiento de los visitantes, lo que gastaron y su distribución por actividad. Los resultados totales también permitieron un análisis global del gasto y distribución que facilitó la comparación con otros segmentos del sector turístico. Para comparar el turismo de estadía, se utilizaron las encuestas de salida de los aeropuertos de los dos países en mención, en cuanto a gastos y preferencias.

Además, para determinar los impactos ambientales, socioculturales y económicos a escala del país, se realizaron 78 entrevistas personales en Honduras y 98 en Costa Rica, entre:

- dueños y administradores de destinos turísticos naturales y culturales
- directores y administradores de áreas protegidas
- dueños y gerentes de hospedajes
- oferentes de servicios a turistas
- miembros de las comunidades portuarias
- organismos gubernamentales
- autoridades portuarias
- oferentes de servicios a los buques y líneas de cruceros

El análisis de las entrevistas ofreció una perspectiva de expertos y de personas comunes relacionadas de alguna manera con el turismo de cruceros. Por lo tanto, la perspectiva es más amplia y cubre un periodo mucho mayor que el del estudio.

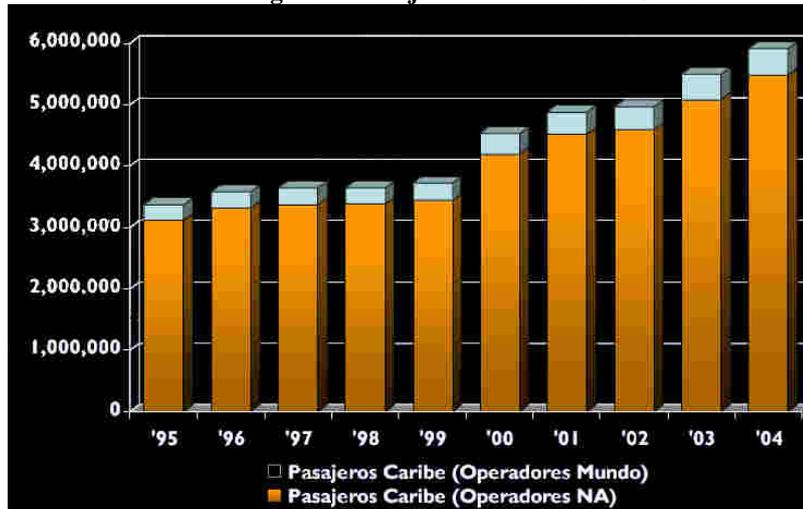
No se analizaron los cruceros pequeños (“*pocket cruises*” o “cruceros de menor calado”), ni la situación actual o potencial en Panamá, Nicaragua, Guatemala o El Salvador. La información relacionada con Belice se obtuvo de un estudio paralelo de CESD, disponible en el portal www.ecotourismcesd.org.

C. Contexto general del turismo de cruceros en Centroamérica y el Caribe

A nivel mundial, el número de pasajeros de cruceros se ha triplicado desde 1990. Se proyecta la construcción de 75 a 120 nuevos buques de 2006 a 2020.¹ Se estima que el número de pasajeros por año podría crecer de 13.2 millones en 2004 al doble en 2020.

¹ Bermello, Ajamil & Partners, Inc., 2005.

Figura 5: Pasajeros de cruceros al Caribe



Fuentes: CLIA, GP Wild, y Bermello, Ajamil & Partners, Inc., 2005

El Caribe ha sido el destino preferido de los cruceros y la demanda ha crecido rápidamente desde el 2000, llegando a unos 6 millones de pasajeros en 2005, casi la mitad de la demanda mundial, con 0.77% de aumento entre el 2004 y el 2005.² Casi dos tercios de la capacidad mundial de cruceros se ubican en el Caribe de octubre a marzo, y la cuarta parte de abril a septiembre (Kester, 2002). Se proyecta para el Caribe entre 2 y 8 millones de pasajeros nuevos para el 2020.³

El crecimiento en la demanda de viajes en crucero a nivel mundial se debe en parte al modelo único de turismo que éstos representan. Los buques de crucero ofrecen hoy en día una gran variedad de actividades que atraen turistas de demografías muy variadas (de edad, residencia, y clase socio-económica). Considerando ciertos eventos mundiales como los ataques terroristas de del 11 de Septiembre del 2001, las guerras en Afganistán e Irak, epidemias y otros, el viajar en crucero está percibido como una opción segura y fácil para vacacionar. Por lo tanto, las líneas de cruceros siguen cautivando nuevos pasajeros y atrayendo viajeros de regreso⁴. La popularidad del Caribe, en particular como destino de cruceros, se debe a su geografía ideal. Éste ofrece una gran variedad de itinerarios con sol, playa, mar azul, cultura y naturaleza terrestre y marina, adyacente de EE.UU. – la fuente mayor (9.1 millones o 79%) de turistas de cruceros en el mundo.⁵ Además, en años recientes, la industria ha realizado mercadeo intensivo hacia potenciales clientes de ingresos medianos. Esto ha sido acompañado por inversiones masivas en nuevos cruceros (más de US\$9 mil millones) e infraestructura terrestre en varios países.

Las cifras de la Organización Caribeña de Turismo (CTO) para 19 países del Caribe en 2003, indican que el turismo de estadía generó US\$7.3 mil millones, mientras que los cruceros generaron US\$1.1 mil millones, con gastos por turista de US\$994 y US\$77, respectivamente.⁶ Asimismo, los ingresos para los gobiernos a base de impuestos se basan en impuestos de salida y

² En 2005, 31,450,239 días-cama, siendo el 40.69% de la demanda mundial. Fuente: CLIA.

³ Bermello, Ajamil & Partners, Inc., 2005.

⁴ CLIA Press Release, Cruise Industry Poised for Record Breaking 2007.

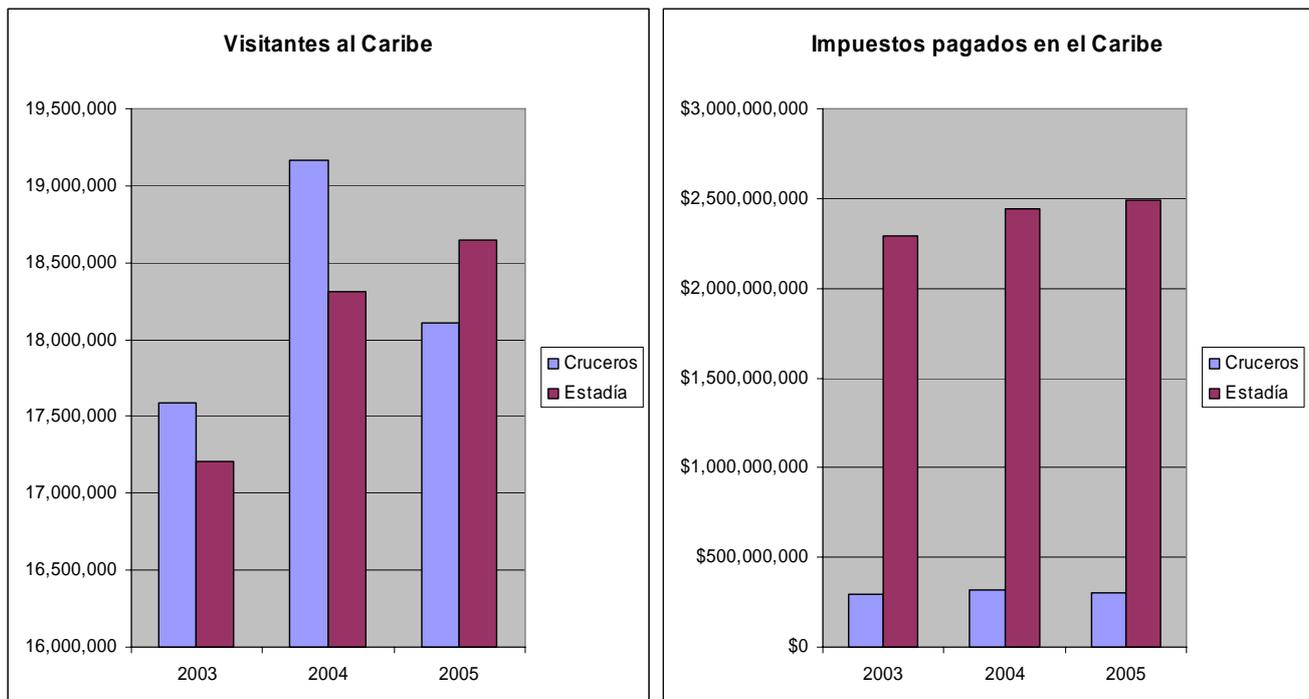
⁵ ICCL, The Cruise Industry 2005 Economic Summary.

⁶ CTO compendio estadístico 2004, tabla 51.

de hoteles para turistas de estadía, alrededor de US\$18 en impuesto de salida, US\$9 en impuesto por pasajero de crucero y 8% de impuesto de hotel. Tanto los pasajeros de cruceros como los turistas de estadía pagan impuestos de venta o de valor agregado, excepto por compras en tiendas libres.

A grandes rasgos, se podrían estimar los ingresos gubernamentales, por concepto de impuestos por pasajero de cruceros alrededor de: US\$9 de impuesto base, más unos US\$8 en impuestos de venta o valor agregado, por un total de US\$17. En el caso de turistas de estadía (asumiendo que el gasto promedio de US\$994 incluya dos noches de hotel a US\$100) se suman US\$18 en impuesto de salida, US\$99 en impuesto de ventas o valor agregado y US\$16 de impuesto de hotel, por un total de US\$133 por visitante. Dado que los números de visitantes de cada tipo son similares, los gobiernos podrían recibir un 800% más en impuestos pagados por turistas que por pasajeros. Estas cifras son estimaciones globales muy crudas y no han sido verificadas por los gobiernos. Se recomienda este tema para una eventual investigación.

Figura 6: Visitantes al Caribe: número de turistas de estadía de cruceros e impuestos pagados



Fuente: CTO, 2005

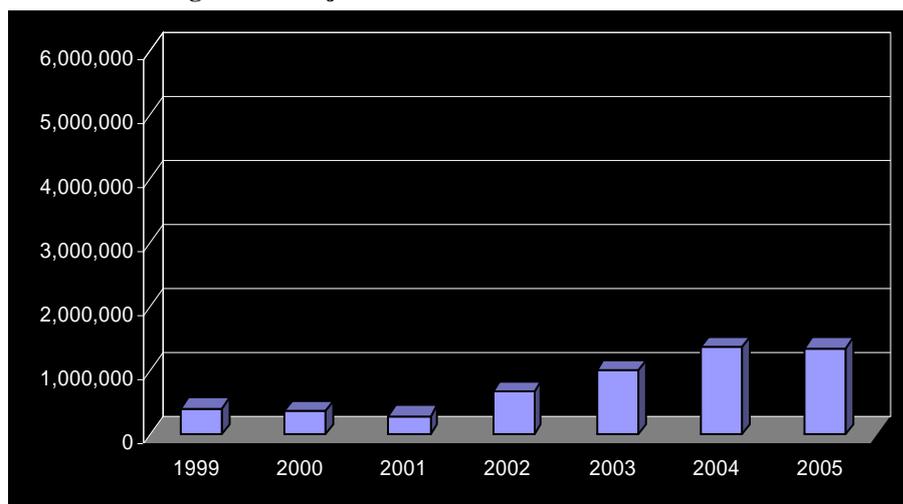
Cabe destacar que, al contrario de la mayoría de los otros países, Bermuda impone un impuesto por pasajero de cruceros de US\$60, solicita que cada pasajero reciba un voucher por US\$30 para realizar compras en tierra (pagado por la línea de cruceros) e impone a las líneas una contribución de US\$1.5 millones para suministrar un fondo para la capacitación de jóvenes en Bermuda. A pesar de estas políticas, el país recibió 247,259 pasajeros de cruceros en 2005, 20% más que en 2004, indicando que el país no sufrió un deterioro como consecuencia de estas exigencias.

Los principales destinos de las líneas de cruceros en América Central son Belice, Honduras, Costa Rica y Panamá, con más de 200 mil pasajeros al año cada uno. Costa Rica, Guatemala y Panamá reciben pasajeros tanto en el Caribe como en el Pacífico. Panamá recibe pasajeros de cruceros desde 2001, en Gatún, Colón 2000, Cristóbal, Balboa, Amador y barcos de menor calado en Kuna Yala. Guatemala recibe un número reducido de cruceros en Puerto Quetzal en el Pacífico y Puerto Santo Tomas de Castilla (Izabal) en el Caribe. El Salvador recibió 1,144 turistas de cruceros en el 2003 (0 en 2004), mientras que Nicaragua recibió 6,377 en San Juan del Sur en 2004 (no hay datos para Puerto Corinto).

D. Volumen y evolución de la demanda en Centroamérica

Dentro del Caribe, América Central tiene un papel cada vez mayor, con un tasa de aumento de visitas de pasajeros de cruceros que creció un 228% de 1999 a 2005 (38% por año). Mientras que los destinos populares en el Caribe tales como Gran Caimán, Jamaica, y Bahamas siguen recibiendo pasajeros a gran escala, un sector del mercado turístico busca destinos cada vez más exóticos. Para satisfacer esta demanda, las líneas de cruceros han extendido sus itinerarios a países en Centroamérica⁷. Este crecimiento ha sido con escasa preparación de parte de los países para enfrentar este fenómeno con políticas e infraestructura apropiadas. Sin embargo, debe notarse que Costa Rica, Belice, Panamá y Guatemala recibieron menos pasajeros de cruceros en 2005 que en 2004, mientras que Honduras (Roatán) recibió 40% más en dicho periodo.

Figura 7: Pasajeros de cruceros a Centroamérica



Fuentes: Instituto Costarricense de Turismo (ICT), Instituto Hondureño de Turismo (IHT), Belize Tourist Board (BTB), Instituto Panameño de Turismo (IPAT), Instituto Guatemalteco de Turismo (INGUAT), Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)

Particularmente en Belice, los pasajeros de cruceros crecieron de 34,000 en 1999 a 800,000 en 2005, sobrepasando los 237,000 turistas de estadía (los que pernoctan por lo menos una noche en tierra en el país).

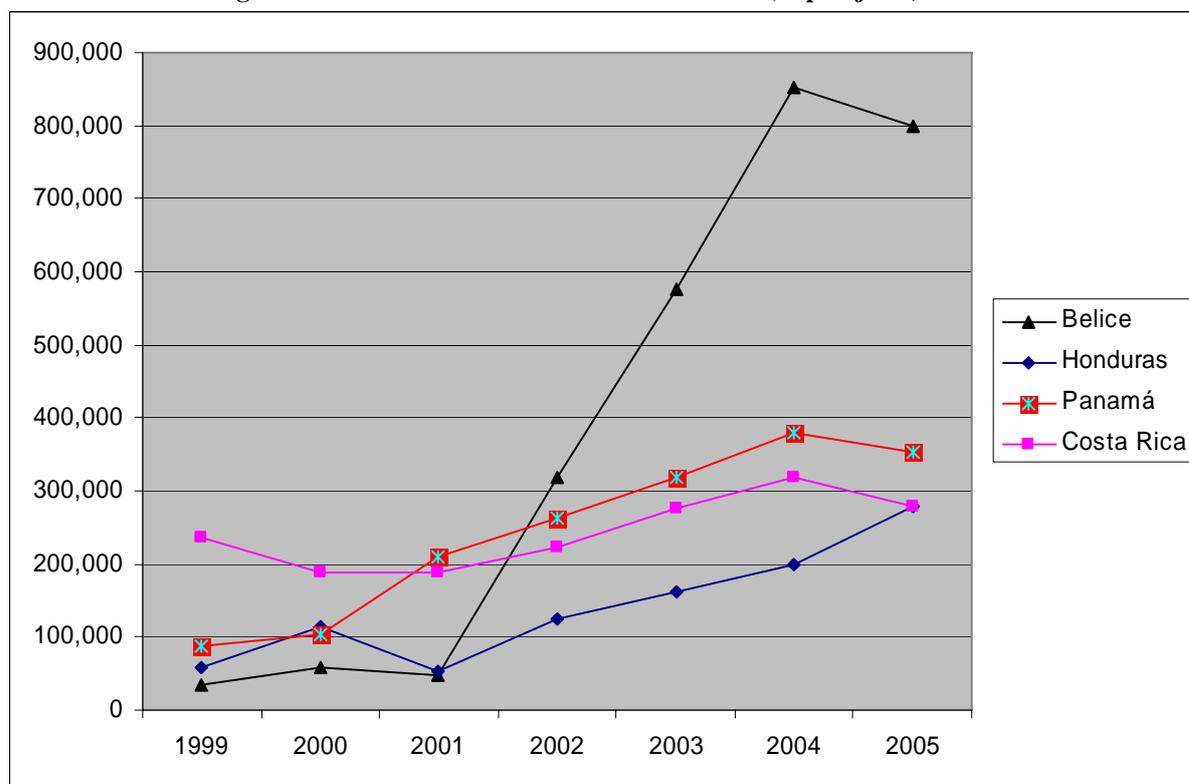
En el puerto de Roatán, Honduras, se ha experimentado un crecimiento similar, pero no tan

⁷ Cruise Lines International Association (CLIA, 2006).

rápido (un promedio de 50% por año). El volumen de pasajeros de cruceros ha crecido en forma muy rápida desde que se estableció un muelle especializado para cruceros en el 2001 – de 54,000 a 278,000 en 4 años.

Costa Rica, en cambio, ha experimentado, durante muchos años, un crecimiento paulatino, de un 7% por año, pasando de 156,000 en 1994 a 280,000 en el 2005. Esto ha permitido una adaptación gradual a este tipo de turismo, que se dispersa en tierra vía tours a gran parte del país. Por otra parte, los cruceros atracan en puertos localizados en viejas ciudades, adaptados a recibir buques de carga durante más de 100 años. Por lo tanto, son lugares acostumbrados a manejar tripulantes, y en menor medida pasajeros, como en la época de transporte marítimo de viajeros, hasta 1955, antes del auge de la aviación como medio de transporte.

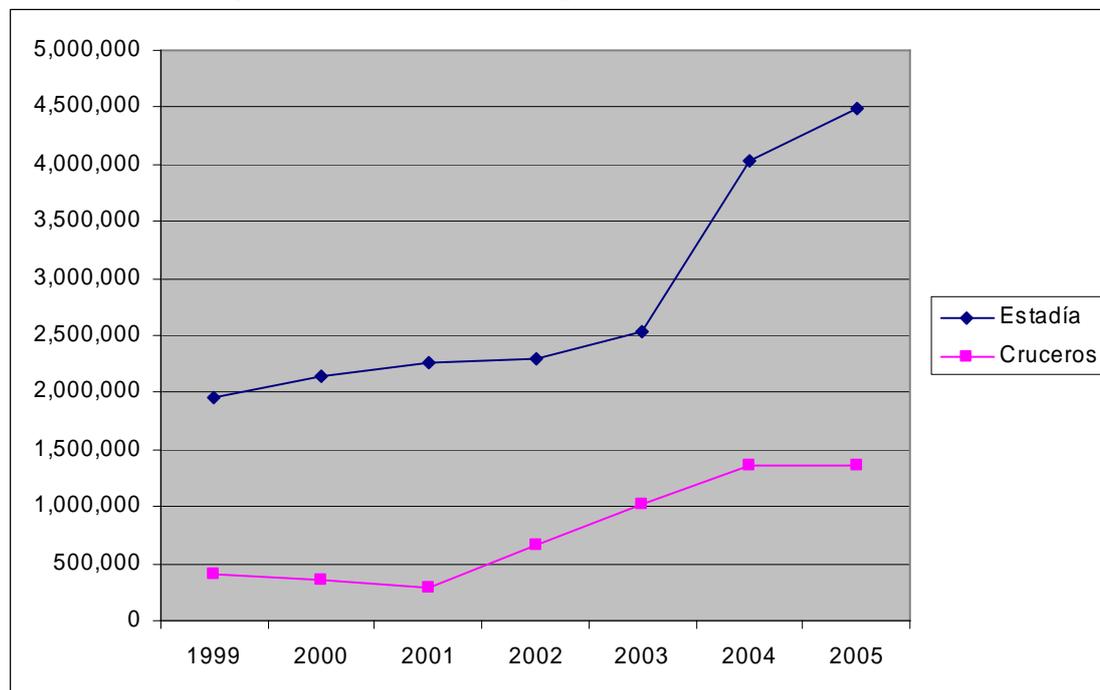
Figura 8: Turismo de cruceros en Centroamérica (n° pasajeros)



Fuentes: Instituto Costarricense de Turismo (ICT), Instituto Hondureño de Turismo (IHT), Belize Tourist Board (BTB), Instituto Panameño de Turismo (IPAT), Instituto Guatemalteco de Turismo (INGUAT), Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)

En 2005 tanto en Costa Rica como en Honduras, los turistas de estadía sobrepasaron los de cruceros: 1.7 millones de estadía contra 280 mil de cruceros en Costa Rica; 749 mil de estadía contra 278 mil de cruceros en Honduras. En 2004 Panamá recibió 378,608 pasajeros (el 37.7% de todos los visitantes al país), comparado con 87,111 en 1999. En 2005 Guatemala recibió unos 31 mil pasajeros de cruceros contra 1.3 millones de estadía.

Figura 9: Tendencias en llegadas de turistas de estadía y pasajeros de cruceros en Centroamérica



Fuentes: Instituto Costarricense de Turismo (ICT), Instituto Hondureño de Turismo (IHT), Belize Tourist Board (BTB), Instituto Panameño de Turismo (IPAT), Instituto Guatemalteco de Turismo (INGUAT)

II. Resumen de la actividad de cruceros en Honduras y Costa Rica

A. Características de la oferta

Al igual que en otros países de Centroamérica y el Caribe, Costa Rica y Honduras tienen economías que dependen en gran medida de sus recursos naturales. El turismo, la agricultura y los productos del mar han compuesto, durante mucho tiempo, la mayor parte de los ingresos de divisas de ambos países. Dado que el bienestar económico depende de una base sana de recursos naturales, el manejo sostenible de ellos debe ser una prioridad para el desarrollo económico.

El turismo, especialmente el turismo ecológico y cultural (llamados “ecoturismo” en Costa Rica y “geoturismo” en Honduras), constituyen el motor de desarrollo para ambos países. La gran mayoría de visitantes que llegan a Costa Rica y Honduras tienen como su principal motivo visitar los atractivos naturales y culturales. Llegan, principalmente, en avión y pernoctan varias noches en el país (10.5 noches promedio en Costa Rica y 11.5 noches en Honduras). Asimismo cada año más turistas llegan a ver la riqueza natural y cultural de ambos países en barcos de crucero.

La oferta general de Costa Rica para turismo de estadía consiste en una combinación de visitas a bosques tropicales húmedos, nublados o secos, playas en el Pacífico y el Caribe, volcanes activos, actividades de aventura (balsa en aguas turbulentas, tiroleses, bungee y surf) y museos. Debido al tiempo necesario y distancias a recorrer para disfrutar de estos recursos turísticos, así como la edad de los pasajeros, solamente algunas de estas actividades están disponibles para los

turistas de cruceros. En consecuencia, el uso de estos recursos, aunque limitado en tiempo, suele ser intensivo.

La oferta general de Honduras está más limitada, y se ha concentrado en las Islas de la Bahía y las Ruinas Maya de Copán. Existen atractivos potenciales en la Mosquitía y otras ofertas similares a las de Costa Rica, pero en un estado incipiente de desarrollo. Las actividades en las islas consisten en buceo en los arrecifes de coral, *snorkeling*, pesca deportiva y descanso en la playa. Debido a las distancias y limitaciones de tiempo, los pasajeros de cruceros participan principalmente en el descanso en la playa y *snorkeling*, así como visitas a centros turísticos para almorzar y hacer compras. Por las características geográficas de la isla de Roatán, los pasajeros se dispersan en un radio geográfico reducido, causando concentraciones grandes en algunos lugares, especialmente en instalaciones construidas para recibirlos. Uno de los principales atractivos de Roatán son los arrecifes de coral, sin embargo son sumamente frágiles y susceptibles a daños causados por exceso de uso y falta de un plan de manejo.

B. Estrategias, regulación y políticas a nivel centroamericano e internacional

A raíz de la contaminación del mar causada por desechos, tanto por los cruceros como los buques de carga, en 1973 se elaboró un tratado para regular la disposición de desechos en aguas internacionales y de jurisdicción nacional, conocido como MARPOL (Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificada por el protocolo de 1978). MARPOL regula la descarga de aceites, lubricantes, aguas fecales, desechos sólidos y emisiones de gases contaminantes. Este tratado aún no ha sido ratificado por Costa Rica⁸ y El Salvador, pero sí por el resto de Centroamérica. Al navegar en aguas internacionales, los cruceros están sujetos a las regulaciones de la Organización Marítima Internacional (IMO), que incluyen MARPOL y SOLAS, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en Altamar.⁹ Actualmente IMO se dedica a promover la ratificación e implementación efectiva de estos acuerdos para respaldar la seguridad de las personas, la propiedad y el ambiente marino.

Durante el período de rápido crecimiento de los cruceros en los años 1980 y 1990, se dieron algunos incidentes sobre la disposición de desechos sin tratamiento en altamar, seguido por problemas de enfermedades masivas. En consecuencia, la industria de los cruceros desarrolló un código de conducta y colocó oficiales ambientales en algunos buques. Además, se ha trabajado con organizaciones como Conservación Internacional (CI) para desarrollar e implementar buenas prácticas ambientales a bordo y en los destinos.¹⁰ La líneas de cruceros han considerado que

⁸ La no-ratificación de MARPOL por Costa Rica se debe a un error burocrático en el momento de su tramitación en la Asamblea Legislativa. Se recomienda retomar el proceso de tramitación y concluir la ratificación del convenio.

⁹ “La Organización Marítima Internacional (IMO) es una agencia especializada de la Organización de las Naciones Unidas, y se enfoca en medidas para el mejoramiento de la seguridad del comercio marino y evitar la contaminación del mar por buques. ...También participa en asuntos legales, incluyendo la responsabilidad civil y compensación, así como en facilitar el transporte internacional marino... Cuando IMO inició sus operaciones, su mayor ocupación era desarrollar tratados internacionales y otra legislación... Sin embargo, este trabajo ha sido completado en gran parte... IMO se enfoca ahora en mantener la legislación actualizada y en asegurar que ésta se ratifique en el mayor número de países posible... Actualmente el enfoque es en asegurar que las convenciones y tratados se implementen correctamente en los países que los han aceptado.” – www.imo.org

¹⁰ Puede ser ilustrado por el documento “From Ship to Shore: Sustainable Stewardship in Cruise Destination”, de CI en conjunto con el Consejo Internacional de Líneas de Cruceros (ICCL) y la Alianza para la Conservación y Turismo en los Océanos (OCTA).

mantener una buena imagen en términos de seguridad y contaminación es vital para su crecimiento, ya que influye directamente sobre la disposición a comprar un pasaje en crucero por parte de potenciales clientes. Sin embargo, los impactos sociales y económicos sobre los destinos no han sido considerados bajo la misma escala en importancia.

A nivel nacional en Centroamérica, Belice cuenta con una política de cruceros, que regula aspectos económicos y socioculturales, así como la capacidad de carga de los sitios turísticos. Su eje principal era asegurar “que el crecimiento y distribución semanal respetaran la integridad del ecoturismo en Belice. En la práctica, esto significa que la capacidad de carga establecida por la industria turística y los sitios individuales, se respetará y se cumplirá.” La política, de diez páginas, propuso, entre otros puntos, manejar el número de cruceros y pasajeros de forma sostenible, fortalecer a los proveedores beliceños de servicios para los buques y pasajeros, desarrollar nuevas atracciones turísticas, mejorar las instalaciones portuarias, exigir licencias de atraque en zonas determinadas y obligar el cumplimiento de las normas ambientales. Algunos de los aspectos, como los límites de número de pasajeros, no se han cumplido, pero la obligación de los cruceros de “suspender todas las formas de entretenimiento abordo mientras que estén en puerto, para motivar a los pasajeros a desembarcar” ha tenido un efecto muy importante al lograr el mayor porcentaje de desembarcación de todo el Caribe y Centroamérica (85%).¹¹

Honduras está en proceso de establecer algunas políticas sobre el desarrollo de nuevos puertos de atraque. Costa Rica no cuenta con una política, aunque cada puerto ha desarrollado algunas regulaciones *ad hoc*. En ambos países, ha habido inversiones estatales de varios millones de dólares para la construcción de muelles para cruceros y el suministro de varios servicios a los barcos y sus visitantes. También en ambos países, los muelles estatales han sido otorgados en concesión a empresas privadas o están contemplando concesionarlos.

III. Impactos Económicos, Sociales y Ambientales

El ámbito de este estudio se ha circunscrito a dos puertos antiguos y urbanos en Costa Rica y un puerto en Honduras en una zona de menos desarrollo. Los impactos de turismo de cruceros dependen en gran medida de la naturaleza del puerto de atraque. Cuando se trata de un puerto urbano ya existente, los impactos ambientales pueden ser mínimos y los impactos sociales y económicos pueden ser positivos. Históricamente los puertos urbanos más antiguos han sido afectados por los impactos ambientales (contaminación por derivados de petróleo, aguas de balastro, aguas fecales, etc.) y sociales (prostitución, drogas, etc.), principalmente por buques de carga. Aunque la contaminación ha sido mitigada en años recientes a raíz de los convenios de IMO, muchos de estos puertos alrededor del mundo ya han sido dañados severamente con anterioridad y se ubican en zonas de suma pobreza. La llegada de cruceros que cumplen con las buenas prácticas ambientales no produciría impactos ambientales significativos sobre un puerto cumpliendo esas características. A la vez, los gastos en puerto de los pasajeros pueden, si se manejan adecuadamente, representar ingresos importantes en zonas históricamente deprimidas. Para que esto suceda, es importante contar con políticas que aseguren que los pasajeros gasten en

¹¹ Para profundizar en las implicaciones, logros y lecciones aprendidas de la experiencia de Belice, se recomienda el documento “Cruise Tourism in Belize: Perceptions of Economic, Social & Environmental Impact”, CESD, 2006,

www.ecotourismcesd.org.

el puerto.

Con directrices para dirigir los pasajeros de cruceros hacia empresas locales de calidad en la ciudad portuaria, el beneficio socioeconómico debería ser aun más positivo e importante.

Por el contrario, cuando se construye un puerto nuevo en un área prístina o se amplía un puerto existente pero de poco uso y calado, los impactos ambientales pueden ser severos a moderados, así como los efectos socioeconómicos especialmente en lugares con un mercado establecido para el ecoturismo. En algunos casos, las políticas del gobierno nacional y local pueden reducir los impactos negativos.

A. Impactos económicos

Este estudio aporta información nueva y consolida la existente sobre los impactos económicos del turismo de cruceros. Los hallazgos con respecto a los hábitos de gastos de pasajeros y tripulación, la disponibilidad para pagar, la recaudación de impuestos y la distribución de ingresos, no demuestran una situación positiva o negativa consistente. Honduras y Costa Rica han recibido ingresos de turismo de cruceros por alrededor de US\$29 y US\$19 millones de dólares respectivamente en 2005, lo cual ha beneficiado a los gobiernos y a los ciudadanos de ambos países. Se ha creado un número indeterminado de puestos de trabajo, tanto para mujeres como hombres. Sin embargo, los costos reales de este desarrollo no son totalmente claros.

En el caso de Costa Rica, los buques de carga pagan mayores cánones de puerto, a pesar de que la exportación e importación de bienes es desplazada por los cruceros, que pagan menos en derechos de puerto. Esto produce pérdidas importantes para las empresas de transporte, sus empleados y las compañías que dependen del transporte rápido de bienes perecederos. Además tener la mercadería estacionada en puerto aumenta los costos. Las pérdidas económicas causadas por menor capacidad de trasbordo y la pérdida relacionada en cánones de puertos, representan costos de oportunidad del turismo de cruceros.

Un costo adicional del desarrollo de turismo de cruceros en su forma actual en Honduras y en Costa Rica se manifiesta en las oportunidades perdidas para maximizar y distribuir equitativamente las divisas capturadas. Los aspectos que se podrían mejorar incluyen: aumentar la tasa de desembarque (35% en Honduras, 60% en Costa Rica, contra el 85% en Belice); negociar las altas comisiones por paquetes turísticos cobrados por la línea de cruceros (100% de comisión); aumentar la baja tasación del impuesto por pasajero (\$2.50 en Costa Rica, comparado con promedio caribeño de US\$8.66); desconcentrar los contratos que sirven a los pasajeros de cruceros, ya que actualmente están en manos de muy pocos operadores terrestres; y aprovechar la disponibilidad de los turistas de cruceros para pagar en promedio US\$50 adicionales para proteger los recursos naturales y culturales (ver anexos I y II para mayor detalle). Estas oportunidades no aprovechadas representan sumas considerables de ingresos perdidos. En la sección IV, a continuación, se presentan sugerencias de políticas para minimizar estas pérdidas.

Un aspecto adicional a considerar es que la época alta de turismo de cruceros coincide con la del turismo de estadía internacional y nacional. Esta situación aumenta en forma importante la presión sobre los atractivos turísticos y la infraestructura (transporte, caminos, parques, playas,

restaurantes, agua potable y electricidad). Las investigaciones realizadas indican que la calidad de la experiencia de los turistas de estadía sufre cuando sus visitas a un atractivo coinciden con la presencia de grupos de pasajeros de cruceros. Esto podría producir impresiones negativas sobre el destino o el país para los turistas de estadía, afectando la afluencia del turismo de alto valor. Los costos económicos de este aspecto son de difícil medición, pero deben ser significativos.

B. Impactos Sociales

Los impactos sociales varían de un destino a otro, pero las experiencias de Honduras y Costa Rica pueden servir de referencia informativa para aquellos que compartan estas características. Siendo una isla con una población de 70 mil, las comunidades locales de Roatán son susceptibles a los impactos del turismo de cruceros. Por una parte, ha generado empleo debido a una mayor actividad en los puertos para gremios como los artesanos, operadores de turismo, servicios de transporte y el comercio en general, entre otros. Sin embargo, existe una clara diferenciación entre los estratos sociales en Roatán y el turismo de cruceros no ha traído mayores beneficios económicos y sociales a los habitantes más pobres. Hay un sector importante de la población de las islas que no posee las habilidades o capacidad para trabajar en turismo, ni en las actividades afines. Por otra parte, las empresas que acaparan la gran mayoría de los ingresos de los pasajeros de cruceros pertenecen a menos de seis familias, concentrando, por lo tanto, los beneficios en pocas manos.

Un impacto de gran importancia en Roatán ha sido una fuerte migración de personas desde tierra firme hacia las islas, en procura de aprovechar las oportunidades que esta actividad ofrece. Esto aumenta los precios de las viviendas y la pérdida de áreas verdes. Además, se ha reportado que los constructores de las casas vacacionales e instalaciones turísticas contratan empleados por cortos períodos, sin beneficios sociales, para despedirlos antes de formalizar legalmente las obligaciones patronales. Aparentemente muchas de estas personas se quedan en la isla con bajos ingresos, empleo temporal y en condiciones de vida inadecuadas. Generan presión sobre los servicios sociales y se les han relacionado con un aumento en la delincuencia y drogadicción.

Cabe notar que estos impactos sociales, con excepción de la concentración de ingresos en pocas familias, se atribuyan al turismo en general, no específicamente al turismo de cruceros. Sin embargo, el gran número de pasajeros de cruceros sobrepasa en orden de magnitud el número de turistas de estadía, especialmente con relación a la actividad de buceo en Roatán.

En Costa Rica, en parte porque los cruceros atracan en puertos urbanos, y en parte porque el número de pasajeros es bajo en comparación con los turistas de estadía, los impactos sociales de turismo de crucero son menos severos. Al igual que en Roatán, las comunidades portuarias de Costa Rica se han beneficiado con un aumento en el empleo relacionado con las visitas de cruceros. En el pasado una gran parte de la población local recibía poco o ningún beneficio dada la concentración de los ingresos en unos pocos operadores de paquetes turísticos. Esto se ha justificado en términos de la calidad y seguridad que ofrecen esos operadores, lo cual sugiere que existe una oportunidad de capacitar al recurso humano local, para mejorar la posibilidad de participar más directamente y obtener así, más beneficios para las comunidades locales. Un aspecto adicional que se debe de tomar en cuenta, es que el trabajo con cruceros es muy estacional y las entradas de los artesanos y los trabajadores no especializados, son limitadas. Por lo tanto, los nuevos habitantes atraídos por los cruceros, pueden quedar desocupados durante el

resto del año y los ingresos anuales pueden ser bajos en comparación con otras ocupaciones. Esto implica un posible inconveniente social, agravando el problema de la pobreza en los puertos.

Con excepción de los tripulantes que desembarcan, los pasajeros de cruceros tienen poca interacción con la población local. Las entrevistas realizadas sugieren que existe un aumento en la prostitución concomitante con el desarrollo del turismo de cruceros en ambos puertos en Costa Rica.

C. Impactos Ambientales

En los tres puertos estudiados, los impactos ambientales directos de desechos sólidos, aguas servidas, consumo de agua y descargas de combustibles han sido controlados adecuadamente por las políticas gubernamentales vigentes y las líneas de cruceros. Los impactos indirectos, sin embargo, son mucho más marcados en la zona de poco desarrollo de Roatán, en comparación con los puertos antiguos y urbanos de Costa Rica.

La llegada a Roatán de un turismo masivo – tanto de cruceros como de estadía – ha estimulado el desarrollo excesivo de bienes raíces, llamado “turismo residencial”, así como construcciones de alto impacto mediante la creación de playas artificiales para servir a los pasajeros de cruceros. Esto ha ocasionado la destrucción de los manglares. Un número importante de pasajeros de cruceros visitan los frágiles arrecifes de las Islas de la Bahía. Este hábitat es muy sensible, debido a los daños que causa el exceso de visitación y las prácticas inadecuadas de buceo y snorkelling. Los daños son incalculables tanto a la biodiversidad como en pérdidas de ingresos futuros. En la medida en que los mejores y más accesibles arrecifes vayan perdiendo su atractivo (como está ocurriendo actualmente¹²), será más difícil atraer a los turistas, tanto de cruceros como de estadía. Se está pagando un costo económico, social y ambiental altísimo. El arrecife también se ve afectado por la pesca del pez mero y otras especies en forma no sostenible, para suplir a los restaurantes que sirven a los turistas. Aunque ambos fenómenos se deben al turismo en general, el gran número de pasajeros de cruceros relativo a los turistas de estadía apunta en mayor grado al impacto de los primeros.

El impacto ambiental directo de los pasajeros de cruceros en Costa Rica es mínimo, en parte porque el volumen de los pasajeros que visitan las áreas protegidas es mucho menor que el número de visitantes de estadía. Como factor adicional, los pasajeros de cruceros en Costa Rica raras veces visitan áreas frágiles – no existen arrecifes de coral de buena calidad, cavernas, ni sitios arqueológicos sensibles. También, por conveniencia de los operadores turísticos, se prefiere llevar a los pasajeros a sitios donde han sido diseñadas previamente instalaciones especializadas en el flujo rápido de un gran número de personas con poco impacto consecuente. Además, los cruceros llegan a puertos urbanos existentes en Limón y Puntarenas, lo cual disminuye los impactos.

¹² Programa Manejo Ambiental Islas Bahías (PMAIB)

IV. Análisis de la competitividad y sostenibilidad del turismo de cruceros en Centroamérica

La investigación realizada encontró una serie de aspectos interesantes sobre la competición en el sector del turismo de cruceros en la región centroamericana. Primero, los destinos son atractivos para los turistas de cruceros y generan cantidades considerables de ingresos, particularmente para las líneas de cruceros y los operadores locales de turismo. Segundo, debido a una inusual estructura de mercado, resulta difícil realizar una evaluación precisa de los niveles absolutos de competitividad, aunque las investigaciones de campo de CESD-INCAE brindan algunas indicaciones válidas respecto de la fuerza competitiva de los destinos portuarios y sus fortalezas relativas. Tercero, un análisis más detallado de la estructura del sector muestra que el turismo de cruceros como industria en Centroamérica presenta condiciones muy peculiares para la competencia. Estas incluyen:

- Los gobiernos de la región compiten (directa e indirectamente) para atraer barcos cruceros a visitar sus puertos por una variedad de razones, las cuales se exponen a continuación. La forma en que los gobiernos disponen de las concesiones de los muelles es un aspecto que requiere de una investigación más profundizada. Una vez que las líneas de cruceros han sido autorizadas para desembarcar, el gobierno les ha dado efectivamente un poder de oligopolio (monopolio compartido) para tratar con compañías locales que les brindan servicios.
- Según esta estructura, prácticamente todas las compañías locales que deseen proveer servicios a la industria de barcos cruceros y a sus pasajeros deben vender directamente a las líneas de cruceros, a través de las cadenas de valor que los suplen (un número muy limitado de compañías que tienen contratos con las líneas de cruceros) o bien, deben tratar de llevar a cabo la difícil tarea de competir de manera independiente por la atención de los turistas durante su corta estadía. La investigación apunta hacia una estructura general que, en teoría y en la práctica, está provocando una competencia entre los participantes internos hacia precios más bajos, servicios de menor calidad y menor valor agregado a nivel local.
- Desde el punto de vista del desarrollo, el asunto crítico no es tanto qué país o puerto es el más competitivo, sino más bien cómo compiten, qué beneficios se les confieren, y a qué actores de dicha competencia. La meta de desarrollo de competitividad es crear mejoras continuas a una economía que conduzca a innovaciones que resulten en salarios más altos y mayor valor agregado local. La estructura general actual del sector plantea preguntas importantes sobre la capacidad de oportunidades de competitividad y presiones para generar oportunidades de desarrollo.

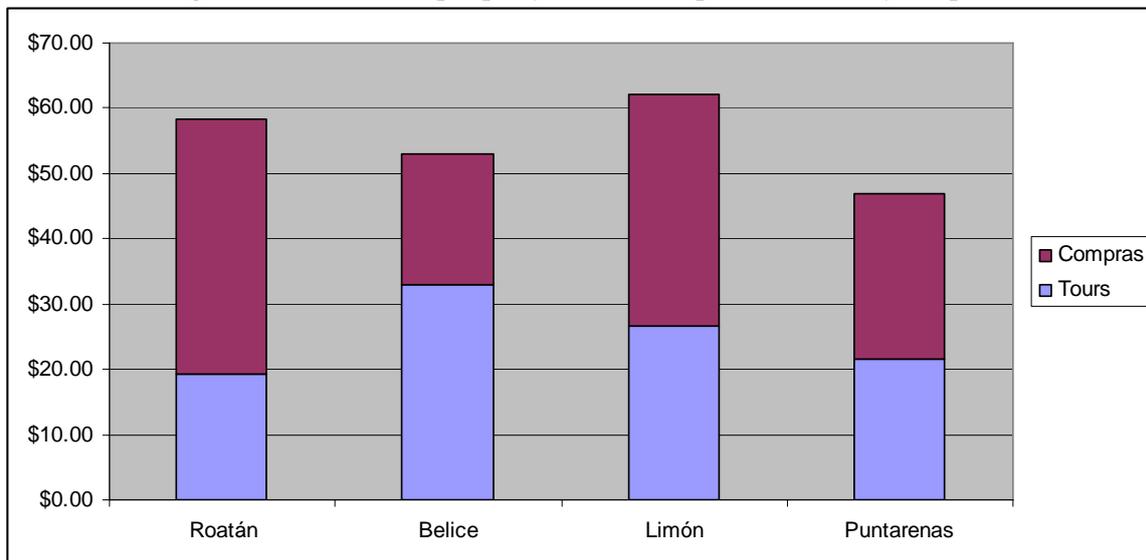
A. Comparación entre Costa Rica – Honduras – Belice

Los productos turísticos ofrecidos en Belice, Roatán y Costa Rica son relativamente similares (fundamentalmente basados en la naturaleza, visitas de medio día y un día completo). Igualmente, las estructuras de los costos subyacentes son comparables (tarifas laborales, costos de capital, costos de combustible, etc.). El estudio CESD-INCAE ha encontrado que el negocio de los paquetes turísticos para los pasajeros de cruceros comúnmente ha sido manejado relativamente por pocos tour operadores. Los gobiernos de Costa Rica, Honduras y Belice, así como de otros países del Caribe, se han esforzado en los últimos años por ofrecer condiciones

más favorables para las compañías de cruceros con la finalidad de atraerlas. Esto incluye la reducción del impuesto por pasajero y el hecho de cobrar a las líneas navieras cánones de puerto muy inferiores a los de los buques de carga de calado similar. El efecto de estas condiciones y políticas les ha permitido a estas grandes compañías reducir sus costos y aumentar utilidades. Según la gráfica (Figura 10) a continuación, el monto neto pagado por los turistas, tanto para paquetes turísticos como para compras en el país no pasa los US\$65 por persona por día en ninguno de los destinos. A la vez, los pasajeros han reportado haber gastado US\$200 por día en el crucero, además del costo del viaje. A esto, hay que sumar la comisión sobre los paquetes turísticos que es de aproximadamente el 100%. Comparativamente, poco del gasto potencial de los pasajeros beneficia al destino visitado.

Algunos puertos, por ejemplo en Bermuda y Alaska, han implementado políticas para asegurar que un mayor porcentaje de los gastos de los pasajeros llegue al destino visitado y no se restrinja al barco. En un menor grado, Belice ha logrado lo mismo, al insistir en que todas las actividades lucrativas y de entretenimiento a bordo cesen mientras se encuentran anclados en puerto.

Figura 10: Gastos netos por pasajero en cuatro puertos en tours y compras



B. Ventajas competitivas de Centroamérica como destino de cruceros

El Caribe es un destino consolidado para los cruceros y su posicionamiento es tal que, para muchos estadounidenses, “Caribe” y “cruceros” son términos estrechamente asociados. Pero en ese contexto, “Caribe” se refiere a las islas del Caribe oriental, no a las costas caribeñas de Centroamérica. Este es un destino relativamente nuevo para los cruceros, aunque Costa Rica tiene más de 20 años de estarlos recibiendo. Un análisis de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (análisis FODA) para el turismo de cruceros de Centroamérica indica que sus fortalezas incluyen una gran variedad de atractivos naturales y culturales que no existen de forma comparable en las islas del Caribe (Tabla 1). Además, Costa Rica, Panamá y Guatemala cuentan con puertos importantes para cruceros en el Caribe y el Pacífico. Nicaragua y Honduras podrían eventualmente contar con lo mismo.

Tabla 1: Análisis FODA de Costa Rica, Honduras y Belice

	Costa Rica	Honduras (Roatán)	Belice
Fortalezas	<ul style="list-style-type: none"> - Puertos en el Caribe y el Pacífico. - Conocido destino de turismo natural. - Cercanía de atractivos tales como bosques tropicales, playas adecuadas, volcanes y muchas actividades de aventura. - Utiliza infraestructura portuaria existente. - No es susceptible a huracanes. - Conveniente para itinerarios del Canal de Panamá. - Los sitios visitados por pasajeros no son frágiles. 	<ul style="list-style-type: none"> - Puerto de cruceros en el Caribe - Conveniente como destino agregado a itinerarios del Caribe occidental. - Destino conocido por el buceo y snorkeling. - Los habitantes de Roatán hablan inglés. - Itinerarios de 7 días en este sector del Caribe cuestan igual que en el sector oriental. - Lugar seguro para pasajeros que no compran tours. 	<ul style="list-style-type: none"> - Puerto de cruceros en el Caribe - Cuenta con política para cruceros desde 2000. - Los cruceros deben cerrar entretenimiento abordo en puerto, estimulando a pasajeros a desembarcar. - Más alto porcentaje de pasajeros desembarcando del Caribe (85%). - Uno de los mejores arrecifes de coral del mundo. - Inglés es el idioma oficial. - Ubicada cerca de Cozumel, México, el primer destino de cruceros. - Atractivos culturales de arqueología maya. - Atractivos de cavernas y bosques tropicales. - Centro para pasajeros de cruceros en la ciudad ofrece oportunidades de negocios a empresarios locales.
Oportunidades	<ul style="list-style-type: none"> - El 50-60% de los pasajeros desembarcaron (más alto que Honduras, pero menor que en Belice): podría aumentarse. - Existe la oportunidad de utilizar el turismo de cruceros para beneficiar a la población económicamente deprimida en Limón y Puntarenas, pero se requieren reformas de política e institucionales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Oportunidad para aumentar sustancialmente el 35% de los pasajeros que desembarcan. - Nueva concesión de muelles puede ampliar oportunidades para pasajeros y empresarios locales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de muelle para atracar, para eliminar uso de lanchas. - Merma en llegadas de cruceros en 2006 ofrece oportunidad para reevaluar políticas.
Debilidades	<ul style="list-style-type: none"> - Más alejados de puertos de EE.UU., en comparación con otros destinos. - Playas de calidad intermedia. - Pocas atracciones en puertos. - Utilizado en itinerarios de 8 días, que son menos populares. 	<ul style="list-style-type: none"> - Solamente el 35% de los pasajeros desembarcan. - Playas de baja calidad. - Poca diversidad en oferta turística por ser insular y pequeño. - Según estudio de PMAIB¹³, el arrecife está en franco proceso de deterioro. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gastos en tierra de \$44 por pasajero por debajo del promedio caribeño de \$77. - Uso de lanchas ("ténders") para desembarcar.

¹³ Proyecto de Manejo Ambiental de Islas de la Bahía, www.islasdelabahia.org

Tabla 1: Análisis FODA de Costa Rica, Honduras y Belice			
	Costa Rica	Honduras (Roatán)	Belice
Amenazas	<ul style="list-style-type: none"> - Competencia por espacio con buques de carga amenaza comercio. - Aumento en delitos contra turistas debilita fama como destino. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nueva concesión de muelles podría excluir a empresarios locales si no se maneja correctamente. - Pérdida de áreas verdes por aumento de ventas de casas a extranjeros. - Aumento de delincuencia debido a migración desde tierra firme. - Grandes grupos de pasajeros degrada la experiencia de turistas de estadía. 	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de muelle y concesión de terrenos para puerto podría acabar con empresas pequeñas locales. - Alto volumen de pasajeros excede capacidad de algunos atractivos. - Planes para aumentar compras libres de impuestos puede reducir ingresos a la economía local.

En términos comparativos entre Centroamérica y el Caribe oriental (Tabla 2), se pueden destacar ciertas diferencias claras: Centroamérica se utiliza para cruceros de menor calado (“*pocket cruises*” o “cruceros de costa”), que se inician y terminan en la región. Estos cruceros son pequeños, lujosos y, según algunos expertos entrevistados en este estudio, tienden a dejar más dinero por pasajero en un mayor número de sitios que los cruceros grandes. Este tema merece una investigación a profundidad. Otra diferencia clara es la proximidad al Canal de Panamá, que es un atractivo en sí, a la vez que hace de Centroamérica un destino natural para los cruceros que cruzan de océano a océano.

En términos de atractivos naturales, el Caribe cuenta con algunas de las mejores playas del mundo, con excelente posicionamiento para el mercado estadounidense. Además, la mayoría de las islas cuentan con arrecifes de coral, algunos de los cuales aún están en excelentes condiciones, aunque casi todos están sufriendo cierto deterioro por causas ajenas al turismo.

Todos los países de Centroamérica cuentan con buenas playas, pero no necesariamente cercanas a los puertos de cruceros. En este aspecto, las islas del Caribe son superiores. En cuanto a arrecifes de coral, Belice y Honduras cuentan con el Arrecife Mesoamericano, uno de los mejores del mundo, pero que está también deteriorándose. En el caso de Roatán, el deterioro se debe en parte al turismo y la pesca para suplir a los turistas. En Belice, el deterioro se debe a efectos ajenos al turismo (calentamiento global, entre otros), pero también al anclaje de cruceros y lanchas con pasajeros.

Centroamérica cuenta con ventajas comparativas en su mayor gama de atractivos (volcanes, ciudades coloniales, playas, arrecifes, turismo de aventura, bosques tropicales), pero el Caribe oriental tiene un posicionamiento histórico importante.

Mientras que las líneas de cruceros no hagan un esfuerzo por distribuir de modo más equitativo sus ganancias, o que los gobiernos de Centroamérica y el Caribe no se organicen de tal modo que puedan tener un mayor poder de negociación frente a las grandes compañías de cruceros, la sostenibilidad de este tipo de turismo estará en riesgo. En algunos países se ha notado una tendencia por parte de las líneas de cruceros, de exigir a los gobiernos el establecimiento de puertos de desembarque y la venta de productos verticalmente integrados, todo esto bajo el control de las líneas. Esta tendencia puede exacerbar la limitada distribución de ingresos, en

tanto no haya políticas gubernamentales que aseguren que los pasajeros compren de proveedores locales.¹⁴ Algunos de los países del Caribe y Belice participan en un programa “Freestay Caribbean” para atraer a los pasajeros de cruceros, de regreso en el futuro como turistas de estadía, con grandes descuentos en hoteles, restaurantes y tiendas.

Para poder negociar correctamente y en conjunto, es preciso que los países de Centroamérica manifiesten sus ventajas competitivas en comparación con el Caribe oriental. En primera instancia, todos los países de la región excepto El Salvador poseen costas caribeñas. La palabra Caribe por sí sola, parece estar directamente asociada a los cruceros, debido a la fuerte promoción de la región durante años, por parte de las líneas de navieras. Esta es una ventaja comparativa que pueden aprovechar los países centroamericanos que constan de costas caribeñas para asociarse, de modo que puedan mejorar su poder de negociación frente a las compañías de cruceros. Esto en lugar de competir de modo aislado con base en concesiones en tarifas, derechos de desembarque, zarpe y otros.

	Centroamérica	Caribe oriental y otros destinos
Accesibilidad del destino	<ul style="list-style-type: none"> • Costas de Caribe y del Pacífico. • Cercano al Canal de Panamá. • Para Belice y Honduras se dispone de viajes de 7-11 días; En Costa Rica solamente de viajes de 8 días o más • Viajes a través del Canal de Panamá. • Viajes de 7 días al Caribe occidental cuestan igual que a los de 7 días al Caribe oriental. • Viajes de 14-15 días desde la costa oeste de EE.UU. y México, al Canal de Panamá, con escala en Puntarenas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Variedad de destinos a distancias cortas entre sí. • Algunos destinos del Caribe oriental tienen viajes cortos de puertos de EE.UU., de 4-5 días, a menor precio, aunque la mayoría son de 7-11 días. • Viajes de 7 días al Caribe occidental cuestan igual que los de 7 días al Caribe oriental.
Origen y tipo de viajes	<ul style="list-style-type: none"> • Viajes largos en cruceros grandes desde Houston, Charleston, Miami, Nueva York, Nueva Orleans, Fort Lauderdale. • Viajes largos en cruceros grandes desde Los Ángeles, San Diego y Acapulco. • Viajes en cruceros de menor calado (“pocket cruises” o “cruceros de costa”), muchos con inicio en Costa Rica, Panamá y Belice con numerosas escalas en pequeños puertos o anclajes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Viajes largos y cortos desde Miami, Nueva Orleans, Nueva York, Puerto Cañaveral (Orlando), Galveston y San Juan.

¹⁴ Por ejemplo el sistema de vouchers implementado en Bermuda para los pasajeros que compran productos y servicios locales.

Tabla 2: Dinámica de mercados para los diferentes segmentos de la industria de cruceros en los destinos que compiten con Centroamérica, especialmente el Caribe.

	Centroamérica	Caribe oriental y otros destinos
Políticas existentes	<ul style="list-style-type: none"> • Bien definidas en Belice: entretenimiento aborde debe cesar, límite de número de pasajeros, • Honduras requiere construcción de infraestructura en concesión de muelles. Proceso de licitación de otro puerto en costa norte. • Sin definir en Costa Rica. Preferencia sobre buques de carga en muelles en prioridad y costos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bermudas requiere contribución de las líneas de cruceros a fondo de capacitación y cada pasajero recibe voucher de US\$30 para compras en tierra. • El programa “Freestay Caribbean” permite a pasajeros de cruceros regresar como turistas de estadía con descuentos importantes en: Antigua, Belice, Cozumel, Dominica, Grenada, Jamaica, St. Croix, St. Thomas, St. Kitts, St. Lucia y St. Maarten.
Infraestructura portuaria	<ul style="list-style-type: none"> • En Honduras, la infraestructura de Roatán ha sido mejorada con la reconstrucción del muelle de cruceros y ahora está en concesión, con la construcción de instalaciones nuevas y más grandes. • Belice requiere uso de lanchas para descargar pasajeros, aunque esto cambiará a corto plazo con la construcción de muelle. Existe un mercado para tours y ventas (el “<i>Cruise Village</i>”). • Costa Rica utiliza puertos establecidos para recibir cruceros. El muelle en Puntarenas requiere reestructuración; en Caldera, Moín y Limón cruceros compiten con buques de carga. Existe una pequeña área de venta de artesanías en Limón y Puntarenas. 	<ul style="list-style-type: none"> • La calidad de infraestructura en el Caribe oriental y sur es muy variada. Algunos puertos pueden atender varios buques al mismo tiempo y son exclusivos para cruceros.
Impuesto per capita	<ul style="list-style-type: none"> • Honduras cobra actualmente US\$9.50. Costa Rica cobra entre US\$2.09 y US\$2.50. Belice cobra US\$7 por pasajero. 	<ul style="list-style-type: none"> • Impuesto per cápita de US\$8.66 (\$60 en Bermuda).

Tabla 2: Dinámica de mercados para los diferentes segmentos de la industria de cruceros en los destinos que compiten con Centroamérica, especialmente el Caribe.

	Centroamérica	Caribe oriental y otros destinos
Calidad del ambiente natural	<ul style="list-style-type: none"> • La biodiversidad terrestre de Centroamérica es mucho mayor que la de las islas del Caribe por ser continental. Existen grandes extensiones de bosques tropicales en excelente estado, cercanos a los puertos de cruceros. • Los arrecifes continentales tienden a ser inferiores a los insulares por el efecto de sedimentación de los ríos. Por lo tanto, los mejores arrecifes de Centroamérica existen alrededor de las islas costeras, como Roatán, los cayos de Belice, San Blas (Panamá), y Bocas del Toro (Panamá). Los arrecifes de Roatán están en franco deterioro por efecto del turismo. • Costa Rica ofrece volcanes cercanos a los puertos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Las islas del Caribe tienen arrecifes de coral de excelente a regular calidad, dependiendo de la distancia de sitios urbanos y portuarios y el impacto de la pesca. • Los bosques terrestres de las islas son de calidad inferior en biodiversidad a los del continente. Quedan muy pocos restos de bosque primario en las islas. Sin embargo, los bosques de Dominica, Grenada y Puerto Rico han constituido atractivos turísticos. • Aunque muchas de las islas tienen especies endémicas, éstas no constituyen atractivos para los pasajeros de cruceros.
Atractivos principales	<ul style="list-style-type: none"> • Playas – todos los países; las que están cercas de los puertos son de calidad regular. • Buceo y snorkeling en arrecifes de coral – excelente en Belice, Honduras y Panamá. • Importantes atractivos mayas en Belice. Sitio maya de Copán no es accesible desde Roatán pero sí de futuros puertos. • Bosques tropicales de excelente calidad en Belice, Costa Rica, Panamá (no accesibles desde Roatán, pero si de otros puertos). • Volcanes y turismo de aventura en Costa Rica. • Canal de Panamá 	<ul style="list-style-type: none"> • Excelentes playas en casi todos los destinos. • Excelente buceo y snorkeling en la mayoría de las islas. • Ciudad colonial en San Juan, Puerto Rico. • Bosques tropicales de regular calidad en Jamaica y Puerto Rico. • Varios destinos tienen parques acuáticos y recreativos privados para el uso de los cruceros (Labadee, Haití; Cococay, Bahamas; Boatswain's Beach, Gran Caimán, entre otros).

C. Ventajas y desventajas del turismo de cruceros vs. otros tipos de turismo (incluidas otras modalidades de turismo náutico: yates, flotilla, etc.)

Aunque el total de gastos en tierra de los visitantes de crucero *por día* es similar al de otros turistas (\$45-85 por pasajero de crucero vs. US\$50-150 por turista de estadía), cada turista de

estadía gasta entre US\$570-1450 dólares *durante su viaje*, la cantidad de dinero por visitante de crucero que se filtra a la economía local es bastante menor en comparación a otros tipos de turismo. Las compañías de cruceros son los que captan la mayor parte de los ingresos económicos, funcionando así como los complejos turísticos de "todo incluido". Por otra parte, la mayor parte de los ingresos que sí se distribuyen en el destino son captados por un número reducido de empresas grandes, por lo que el efecto multiplicador se reduce. Esta tendencia se puede agravar con el intento de algunas líneas de cruceros de establecer puertos privados, donde pueden ejercer el control completo sobre los paquetes turísticos y otras actividades en tierra (como sucede en Belice y en Majahual en México).

Las políticas de turismo deberían considerar incentivar los cruceros de menor calado ("pocket cruises") en vez de la actual preferencia hacia cruceros de turismo masivo. Estos barcos no compiten con los buques de carga por espacio en muelles, sino que contribuyen a las marinas y puertos pequeños, que son cada vez más numerosos. Potencialmente, agregarían más valor que el turismo masivo de cruceros porque se dispersan a lo largo del país sin saturar los sitios de pasajeros, descargan todos los pasajeros en cada destino (donde comen en restaurantes locales de buena calidad), contratan servicios de mayor calidad y costo (por ejemplo guías especializados) y los pasajeros reciben educación ambiental. Ejemplos de los pequeños cruceros de lujo incluyen: Abercrombie and Kent Internacional, con viajes de lujo a la Antártica; Lindblad Expeditions a numerosos destinos, incluyendo Costa Rica; Windjammer Barefoot Cruises, pequeños yates en el Caribe; y Swan Hellenic tours de historia con charlas y conferencias en el Mediterráneo. Costa Rica está actualmente recibiendo este segmento de crucero, que dejan bastantes ingresos en el país y además bien distribuidos geográficamente en el litoral pacífico. Según agentes navieras y operadores de turismo, los cruceros de menor calado en Costa Rica generan beneficios económicos mucho más importantes por turista que los cruceros convencionales y no sobrecargan los atractivos naturales. Además, muchos de estos cruceros utilizan Costa Rica como puerto base ("*home-port*"), que proporciona entonces mayores ingresos al país: impuestos de salida, impuestos aéreos, suministros, estadía en hoteles de parte de pasajeros y tripulantes, entre otros. Se recomienda llevar a cabo estudios adicionales establecer los efectos acarreados por este tipo de cruceros.

V. Recomendaciones para una estrategia y política regional que favorezca el desarrollo sostenible del turismo de cruceros

De esta investigación surjan una serie de recomendaciones para estrategias y políticas de cruceros en Centroamérica. La implementación de ellas ayudará a atraer y mantener el turismo de cruceros, a la vez que reduzca los impactos negativos sociales y económicos y aumente los beneficios económicos para un amplio sector de la población local. Las estrategias propuestas están basadas en parte en las siguientes observaciones:

- Una inquietud central de este estudio ha sido si el turismo de cruceros complementa o compite con el turismo de estadía. Basado en el análisis de los datos de campo, combinado con la revisión amplia de las pertinentes políticas, informes y estudios, la conclusión es que el turismo de cruceros en Costa Rica y la mayoría de otros países vale económicamente muchísimo menos que el turismo de estadía. Este último tiene más

impactos positivos sociales; genera más altos retornos económicos – por persona por día, por visita y en ingresos totales; – y ha sido el baluarte del turismo de estos países. Desde finales de la década de los 80, Costa Rica ha construido una imagen y una reputación internacional como un destino internacional importante de ecoturismo, haciendo que el turismo sea la fuente más importante de divisas. Mientras tanto, Honduras ha ganado posición en el mercado con las Islas de la Bahía para ecoturismo marino, Mosquítia para el turismo naturalista y Copán para el turismo cultural. Los otros países de Centroamérica están en proceso de construir sus segmentos de ecoturismo y turismo cultural sobre recursos similares.

- Se ha notado, en todos los puertos, quejas de turistas de estadía sobre el aumento de tránsito, tanto en las calles como en las playas y áreas naturales. Este impacto, no tanto ambiental sino en el disfrute de la experiencia de un destino turístico, representa una amenaza latente para las industrias de ecoturismo y de playa.
- El mayor impacto ambiental se da al establecer o utilizar un puerto nuevo en un área sensible o frágil. Atracar en puertos anteriormente establecidos tiene un menor impacto ambiental. Los puertos cercanos a arrecifes de coral, por ejemplo, pueden generar severos impactos debido a (a) visitación en exceso de la capacidad de carga, (b) daños debido a buceadores inexpertos, (c) anclaje en zonas inapropiadas, (d) contaminación del arrecife y (d) daños debido a la pesca para suplir a los restaurantes turísticos. Daños similares se producen en habitats terrestres o litorales de alta fragilidad (bosques tropicales, humedales o manglares). Aunque bien es cierto que el turismo de estadía puede producir los mismos daños, el volumen de visitantes diarios es mucho mayor con cruceros.
- Un importante impacto económico negativo es el atraso y bloqueo de transporte de carga, especialmente el de exportaciones. Parecería que establecer un muelle exclusivo para cruceros pudiera solucionar este problema, pero si se construye con fondos públicos, el costo de construcción podría acercarse al monto de los posibles beneficios económicos o ser aun mayor. Por el otro lado, dar la construcción de un muelle en concesión a las líneas de cruceros podría poner un riesgo a los proveedores locales de servicios. Varios países en el Caribe y Centroamérica, así como en otras partes del mundo, están ofreciendo concesiones a las líneas de cruceros para establecer enclaves turísticos verticalmente integrados por las empresas. En el tanto que el concesionario tenga control absoluto sobre los proveedores de servicios con licencia para operar en el enclave, habrá una tendencia de favorecer a los proveedores que más utilidad ofrecen a las líneas, o bien, que la línea opere directamente los servicios a exclusión de los empresarios locales.
- Los puertos y muelles de cruceros de menor calado (“*pocket cruises*”) podría ser una alternativa para áreas sensibles. La evidencia parcial recopilada indica que el perfil del turista que usa este tipo de embarcaciones muestra más gasto e interacción en tierra, pero no hay estudios al respecto.
- Paradójicamente, los servicios ofrecidos a tripulantes pueden ser igual o más beneficiosos para pequeñas y medianas empresas que los beneficios provenientes de los pasajeros, ya que estos tienden a utilizar los servicios de empresas más grandes.

A. Estrategias y recomendaciones

1. Coordinación regional

Estrategia: Coordinar políticas de cruceros entre los países de la región centroamericana con el fin de eliminar la espiral de descenso por competencia que los desfavorece en sus negociaciones con las líneas de cruceros.

Justificación:

Las políticas efectivas para cruceros de un país consisten en asegurar que la actividad debería acarrear beneficios para la sociedad – a través de ingresos para los residentes locales, generación de inversión de capital, mejor calidad de vida u otras formas. La evidencia en Honduras y Costa Rica muestra que el turismo de cruceros produce pocos de estos beneficios para las comunidades locales, contribuye poco a los bienes públicos e inclusive consume recursos, tales como infraestructura portuaria, áreas naturales y otros sitios, que podrían ser de mejor apoyo al desarrollo con otros usos de mayor valor.

Los grandes conglomerados de la industria de cruceros han utilizado exitosamente su poder económico y habilidad de negociación para hacer que destinos y países compitan entre sí para conseguir términos más favorables. La posición consolidada en términos de negociación de las líneas de cruceros y la falta de unidad de criterio de los gobiernos de los países de la región, hace difícil establecer condiciones más favorables que las observadas.

Esta situación se hace irreversible una vez que los gobiernos autorizan a las líneas y a los puertos a recibir los cruceros. Posteriormente, los actores locales pueden únicamente competir entre sí para vender servicios a las líneas, y este tipo de competencia se basa en altos volúmenes y márgenes bajos.

La oportunidad para Costa Rica y Honduras, así como en el caso de los otros países de Centroamérica, de mejorar los términos de relación con la industria de cruceros, es a través de una posición unificada, cohesiva, nacional y regional. Esto exigiría a los gobiernos a iniciar conversaciones transparentes con las otras partes interesadas – la industria del turismo, asociaciones gremiales, comunidades portuarias y turísticas, funcionarios de áreas protegidas, ONGs ambientales, etc. Se requiere que el país y la región establezcan una posición coordinada (en cuanto a cánones, comisiones, productos, servicios, participantes, inversiones, calidad de servicio de los puertos y las compañías, etc.) y presenten un frente común a las líneas de cruceros durante la negociación.

Estos aspectos deben de coordinarse a nivel de planificación regional – gobiernos (autoridades de turismo, ambiente y recursos costeros), municipalidades y empresas privadas (local, nacional y líneas de cruceros) – desde Quintana Roo hasta Darién, así como de Chiapas al Canal de Panamá, para así evitar, por un lado la saturación de puertos, o bien, la competencia desleal e impactos económicos transfronterizos.

Políticas Recomendadas: Se debe asegurar la uniformidad regional en términos de:

- a. condiciones de concesiones de puertos y muelles,
- b. reglamentos para enclaves operados por las líneas de cruceros y el patrimonio de éstas,
- c. reglamentos ambientales para cruceros,
- d. cánones de puerto,

- e. el impuesto per capita de pasajeros,
- f. ventas libres de impuestos

Acciones Recomendadas:

- a. Se debe establecer una unidad regional de coordinación de políticas de cruceros.
- b. La política de puertos debe exigir evaluaciones de los impactos ambientales, sociales y económicos de los cruceros antes de otorgar concesiones, las cuales deberán contemplar los aspectos económicos relacionados con el hecho de ofrecer oportunidades de alta calidad de empleo y creación de pequeñas y medianas empresas para la población local.
- c. La estrategia de negociación con las líneas de cruceros debe considerar estimular a las líneas a establecer iniciativas voluntarias para la capacitación y desarrollo de las comunidades receptoras.
- d. Se deben establecer fideicomisos con recursos financieros de las líneas y donaciones de los pasajeros, con contrapartida de los gobiernos (basada en el impuesto per capita, por ejemplo). El ejemplo de Bermuda, con el impuesto per capita de US\$60, vouchers para gastar en tierra de US\$30 (pagados por la empresa) y un fondo para capacitación, ofrece un posible modelo a seguir.
- e. Si las condiciones ofrecidas al país no son lo suficientemente beneficiosas para todos los sectores afectados, el país debe estar preparado para abandonar las negociaciones.
- f. Herramientas tales como el análisis del costo-beneficio social y de opciones reales son útiles para determinar el límite de lo aceptable. Algunos componentes específicos de una posición de negociación podrían incluir:
 - i. Impuesto por pasajero: Establecer un impuesto razonable y uniforme en Centroamérica (y preferiblemente en todo el Caribe). Honduras cobra actualmente US\$9.50. Costa Rica cobra entre US\$2.09 y US\$2.50. Belice cobra US\$7 por pasajero. El promedio del Caribe es US\$8.66, lo cual representa apenas una fracción de los impuestos de salida cobrados en los aeropuertos. En Bermuda, el impuesto per capita es de US\$60, sin que se haya visto disminuido el número de pasajeros. Establecer un impuesto razonable y uniforme en Centroamérica (y preferiblemente en todo el Caribe) ayudaría a las municipalidades y autoridades portuarias a sufragar los gastos implícitos que supone manejar este tipo de turismo. A la vez, evitaría una espiral de descenso de impuestos por competencia entre los países.
 - ii. Empresas “preferidas”: Establecer un sistema de certificación que reconozca a las empresas que reúnen estándares de cierto nivel en calidad, seguridad y sostenibilidad. Para lograr más equidad y transparencia, los gobiernos podrían trabajar con la industria local y las líneas de cruceros para establecer éste sistema de certificación. Actualmente, algunos de los operadores de tours importantes Europeos utilizan este tipo de sistema con sus proveedores para asegurar un servicio eficiente y de alta calidad. Manejado en forma transparente, los turistas sabrían con exactitud a que atenerse con los tours ofrecidos.
 - iii. Comisiones y certificación: Establecer mecanismos que promuevan la transparencia de comisiones pagadas e incentiven la utilización de empresas locales. En la actualidad, las comisiones que pagan los operadores de tours a las líneas de cruceros

- giran alrededor del 100%, y las líneas están presionando a los operadores para disminuir los precios. Además, cada empresa paga el costo de promocionarse en el crucero. Tiendas y restaurantes pagan con frecuencia comisiones extraoficiales a funcionarios medianos de la tripulación a cambio de estos anuncios. El resultado es la aparición de una competencia intensa de precios entre los operadores, que concluye en una reducción de los beneficios locales y de la calidad del servicio. Honduras maneja esta situación solicitando a los cruceros entregar a la capitanía del puerto la lista de los precios de cada tour a bordo y lo que se paga al proveedor. Belice ha logrado un convenio en que los cruceros deben cerrar todas las actividades de entretenimiento a bordo durante la escala en este país. Combinando estos mecanismos con un sistema de certificación con rangos de cumplimiento, se podría incentivar la mejora de calidad sin competencia desleal.
- iv. Fondo de desarrollo comunitario: Motivar las líneas de cruceros a apoyar proyectos de desarrollo local. En los últimos años muchas empresas turísticas han iniciado programas para apoyar proyectos sociales y ambientales en la comunidad del país anfitrión. Las líneas de cruceros deben de ser motivadas a participar en este creciente movimiento que se conoce como filantropía del viajero, a través de donaciones corporativas y contribuciones voluntarias de parte de los pasajeros. Los proyectos a apoyar deben de ser escogidos en colaboración con organizaciones locales y asociaciones gremiales.
 - v. Diseñar planes de contingencia política en caso de que el país se vea obligado a abandonar las negociaciones.
 - g. Todos los países que reciben o podrían recibir cruceros deben de manejar una política de información abierta al debate público. En el caso de Costa Rica, por ejemplo, una política de cruceros podría tratar los potenciales beneficios económicos para las pequeñas empresas en el centro de la ciudad de Limón – actualmente no existen tales beneficios.
 - h. En cada país se debe crear una posición nacional consolidada y orientada hacia el logro de las metas establecidas a nivel regional y local.

2. Regulación y fiscalidad ambiental

***Estrategia:* Asegurar que el turismo de cruceros cumpla con las normativas internacionales, regionales y nacionales de salubridad, seguridad y protección del ambiente.**

Justificación:

Existen varios impactos negativos del turismo de cruceros, los cuales pueden ser mitigados (y de hecho son controlados por la mayoría de los cruceros):

- Daños a recursos naturales frágiles por sobreuso por parte de turistas, contaminantes o malas prácticas de anclaje,
- Congestión y contaminación de atractivos turísticos por exceso de visitación,
- Contaminación del aire por los autobuses y otros medios de transporte en el muelle con motores encendidos por largo tiempo,
- Inadecuado manejo de desechos sólidos y líquidos,
- Posible deposición de desechos en aguas territoriales, especialmente agua de balastro, agua aceitosa, aguas negras y sólidos triturados,

- Consumo de agua en zonas de poca disponibilidad.

Los reglamentos existentes y los códigos de conducta prohíben las prácticas ambientales nocivas, pero es necesario asegurar su cumplimiento por parte de todos los navíos, incluyendo tenders y lanchas turísticas. Otras regulaciones son necesarias para no exceder la capacidad de carga en zonas frágiles y para mantener la calidad de la experiencia turística. No todos los países de la región han ratificado los convenios internacionales sobre contaminación y los reglamentos (y práctica) de deposición de desechos en tierra varía sustancialmente entre los países.

Actualmente no existe ningún sistema científico generalizado entre los países de Centroamérica para el monitoreo de áreas naturales, a pesar de informes de daños como consecuencia del turismo.¹⁵ Un exceso en el volumen de visitantes disminuye la calidad de la experiencia y daña los recursos. En el Arrecife Mesoamericano y Bocas del Toro existe coordinación entre (a) el Proyecto de Sistemas del Arrecife Mesoamericano (MBRS)¹⁶ y (b) la iniciativa del Consejo Internacional de Líneas de Cruceros (ICCL) y Conservación Internacional (CI)¹⁷ de distinción global de zonas marinas sensibles. Este tipo de coordinación debe mantenerse y utilizar los resultados para establecer o modificar las políticas ambientales. O sea, puede formar la base de un sistema regional de monitoreo, evaluación y acciones correctivas.

Un sistema de certificados de deposición de desechos existe en Costa Rica, junto con los reglamentos adecuados, pero la verificación es a veces deficiente. En Belice, en cambio, se descargan desechos sólidos sin contar con un solo relleno sanitario. En Honduras no se observaron descargas de desechos.

Políticas Recomendadas:

- a. Establecer una agencia responsable en cada país para implementar y fiscalizar el convenio MARPOL 73/78.
- b. Asegurar que los buques tengan personal capacitado para operar los sistemas de prevención de contaminación, así como oficiales ambientales a bordo.
- c. Establecer un sistema regional de monitoreo y evaluación (MyE) ambiental y social, terrestre y marino, con un mecanismo para la toma de acciones correctivas.
- d. Utilizar los cánones de entrada (por buque o por pasajero) para financiar el programa de MyE en forma permanente.
- e. Prohibir la descarga de desechos hasta que el puerto cuente con tecnología apropiada para el manejo y disposición de los desechos, así como contar con mecanismos de verificación y certificación de deposición.

Acciones Recomendadas:

- a. Costa Rica y El Salvador deben ratificar y poner en efecto MARPOL.
- b. Se debe recomendar a las líneas cruceras que implementen las recomendaciones de buenas prácticas del Panel de Científicos de OCTA (Alianza para la Conservación y

¹⁵ Para un ejemplo de la implementación de este tipo de política, ver la política de cruceros del Gran Arrecife de Barrera de Australia: Government of Australia (2006), "Revised Action Plan for the Development of the Australia-Pacific Cruise Industry" y Sweeting, J. & Wayne, S.L. (2003) "A Shifting Tide: Environmental challenges & cruise industry responses". Se debe coordinar con la iniciativa del Consejo Internacional de Líneas de Cruceros (ICCL) y Conservación Internacional (CI) de mapeo global de zonas marinas sensibles.

¹⁶ Documentos del proyecto en <http://www.mbrs.org.bz/espanol/docBD.htm#doc3>.

¹⁷ Descripción del proyecto en http://www.celb.org/xp/CELB/news-events/press_releases/03142006a.xml.

Turismo en los Océanos) disponibles en el portal www.celb.org/xp/CELB/programs/travel-leisure/cruises.xml.

- c. Para el monitoreo y evaluación de impactos ambientales y sociales, tanto en tierra como en el mar, se debe coordinar con los oficiales ambientales a bordo de los cruceros, así como con los ministerios ambientales y reconocidas ONGs en las zonas afectadas. La información recabada debe ser utilizada para determinar acciones correctivas y proponer nuevas políticas. Se debe establecer una línea de base ambiental y socioeconómica antes de iniciar nuevos proyectos de puertos para cruceros.
- d. Parte de los ingresos al fisco (como parte del impuesto de pasajeros, por ejemplo) de cruceros debe contribuir al mantenimiento del buen estado de las áreas protegidas. La ventaja del impuesto de pasajeros es que varía proporcionalmente al volumen (e impacto) de los visitantes.
- e. Se deben establecer y poner en práctica límites de cambio aceptable (capacidad de carga) en todos los sitios, zonificar las áreas de uso intensivo y de protección y construir infraestructura apropiada al volumen de visitantes. Para controlar el daño a recursos naturales y turísticos, se puede utilizar una metodología como Límite de Cambio Aceptable (LAC), Capacidad de Carga Turística, Umbrales de Inquietudes Posibles, Manejo del Impacto del Visitante (VIM por sus siglas en inglés), entre otros, para establecer un parámetro del número máximo de pasajeros de cruceros deseables en un determinado sitio, para evitar la degradación del ambiente y de la experiencia de los turistas terrestres.¹⁸ Debe contemplar las acciones, horarios y números de visitantes en zonas frágiles.
- f. Se debe establecer un sistema de castigo (multas o suspensión de licencia) para operadores y guías que violen las reglas.
- g. En el manejo de desechos, una vez que exista un sistema de certificados de disposición adecuada de desechos y licencias para transportistas, un sistema simple de comprobación es suficiente. En algunos países, se colocan observadores a bordo para asegurar que no se descarguen desechos. Esto se podría requerir en los casos en que se sospechen actividades ilícitas.

3. Zonificación

Estrategia: Establecer una política regional sobre la zonificación de navegación, anclaje y desarrollo de puertos en áreas sensibles.

Justificación:

Se debe evitar del todo la construcción de puertos o muelles para cruceros en áreas prístinas o frágiles, como lo son el arrecife coralino mesoamericano, los humedales, zonas de anidación de tortugas marinas y el bosque primario de la costa de Mosquítia. Los beneficios limitados para el país no justifican los costos y daños culturales, ambientales e históricos.

En áreas moderadamente sensibles, se debería considerar el atraer cruceros de menor calado, con

¹⁸ La explicación de estas metodologías está fuera del alcance de este estudio, pero todas se orientan a estimar hasta donde es aceptable un cierto número de visitantes a un sitio. Para más explicación, ver la "Guía para las mejores prácticas de ecoturismo en las áreas protegidas de Centro América", Ana Báez y Alejandrina Acuña, PROARCA/CAPAS, 1998

la utilización de “tenders” en vez de muelles permanentes. En el caso de la construcción de un puerto nuevo en Honduras, se debe considerar utilizar un lugar ya degradado, cerca de alguno de los puntos en consideración en el estudio de factibilidad económica.

Políticas Recomendadas:

- a. La zonas de navegación, anclaje o amarradero deben ser otorgados con base en datos científicos, de acuerdo a calado y de posibles impactos.
- b. Se debe restringir o prohibir el turismo en áreas prístinas o de recursos naturales y culturales frágiles.
- c. La decisión de crear nuevos puertos exclusivamente para cruceros debería privilegiar puertos urbanos existentes, y debería incluir estipulaciones para evitar interferencia con actividades de carga.

Acciones Recomendadas:

- a. Hay que tomar decisiones explícitas sobre qué atractivos se utilizarán para el turismo masivo, cuáles para turismo de bajo volumen y cuáles para protección. Estas decisiones deben provenir de amplios sectores de la sociedad.

4. Infraestructura y fondos públicos

Estrategia: Asegurar que los fondos públicos se inviertan para producir beneficio público.

Justificación:

Uno de los asuntos claves relacionado con el costo-beneficio global y la creación de valor para la sociedad es el costo de oportunidad de los fondos públicos, sin importar si el origen de los fondos proviene de impuestos, cobros a turistas o cánones de uso de facilidades públicas. Los países tienen el derecho y la obligación de asignar los escasos fondos públicos para lograr el mayor beneficio público. La evidencia empírica de Costa Rica y Honduras concluye que los beneficios del turismo de cruceros no justifican una inversión pública sustancial en infraestructura para el beneficio directo a las líneas de cruceros. Esto se aplicaría tanto a nuevas inversiones (como “pueblos de turismo”) como al uso de inversiones existentes (asignación de espacio en muelle).

Sin embargo, este estudio y otro paralelo en Belice han indicado que los daños ambientales y sociales son mínimos cuando los pasajeros desembarcan en puertos urbanos existentes, como Limón, Puntarenas y la Ciudad de Belice, a la vez que los beneficios económicos locales podrían llegar a ser importantes – actualmente no lo son. Por ende, sería justificable e importante la inversión pública en los espacios públicos urbanos relacionados con los puertos establecidos con el fin de mejorar el entorno del atractivo para que los pasajeros gasten más tiempo y dinero, lo cual favorecería a las empresas locales.

Con respecto a concesiones, el muelle exclusivo en Roatán, en paralelo con los muelles de carga, es un modelo replicable, siempre y cuando los costos de capital sean amortizados por la misma industria o la inversión privada. Para evitar distorsiones económicas, los cánones portuarios deben ser suficientes para sufragar los costos operacionales y de mantenimiento, directos e indirectos de atraque de cruceros. Establecer puertos y enclaves de patrimonio exclusivo para las líneas de cruceros fomentaría la tendencia actual de integración vertical de las actividades de los

cruceros, a exclusión de las empresas locales. Cualquier negociación de esta índole debe prever estos efectos.

Políticas Recomendadas:

- a. Las decisiones sobre inversiones potenciales para apoyar el desarrollo del turismo de cruceros deben fundamentarse con base en estimaciones realistas sobre los beneficios a generar. Asimismo se debe compararlas con otras inversiones potenciales en otros sectores del turismo y otras inversiones fuera del turismo, que podrían lograr los mismos resultados de desarrollo.
- b. La inversión pública en turismo de cruceros debe enfocarse en ampliar el uso de centros urbanos maduros.
- c. Las concesiones de puertos y muelles deben ser financiadas por las líneas de cruceros, sin desembolsos directos o indirectos del erario público.
- d. Las concesiones deben otorgarse de tal manera que favorezcan a las empresas locales, evitando la integración vertical controlada por las líneas de cruceros.

Acciones Recomendadas:

- a. Se debe conducir un análisis real de costo-beneficio en los nuevos puertos de cruceros o la expansión de puertos existentes, basado en los verdaderos costos económicos, ambientales y sociales. Estos costos varían en forma importante desde impactos negativos de poca trascendencia en puertos urbanos existentes, a impactos negativos masivos en áreas prístinas. Subsidios y costos disfrazados deben evaluarse abiertamente y deben comparar los méritos relativos con otras inversiones (en turismo y de otro tipo), de acuerdo con las metas de desarrollo establecidas.
- b. Instalaciones privadas: Los fondos públicos, incluyendo el impuesto de pasajeros, no deben usarse para financiar muelles privados, pueblos turísticos u otras instalaciones pertenecientes a las líneas de cruceros o a otras corporaciones privadas. El impuesto de pasajeros se reconoce como un impuesto de la industria para los países anfitriones. Por ende, estos fondos deben utilizarse para manejar y mejorar sitios públicos y áreas protegidas, así como para mejorar la infraestructura.

5. Aspectos económicos: Resguardo del turismo de alto valor

Estrategia: Fortalecer los activos claves del país y la reputación internacional para promover el turismo de estadía de alto valor (presente o futuro).

Justificación:

Uno de los impactos negativos más importantes del turismo masivo (incluyendo el de cruceros) en Centroamérica, es el deterioro de las infraestructuras, los recursos y la calidad general de la experiencia del turista. Los negocios dedicados al turismo de alto valor (generalmente turismo de estadía) crean sustanciales beneficios económicos y sociales para los países y sus comunidades. Estos visitantes dedican tiempo y dinero visitando sitios naturales y culturales. Si los sitios demuestran deterioro por sobreuso o están aglomerados, la disponibilidad de pagar para visitarlos y regresar al país anfitrión se reduce.

A medida que el turismo masivo reduce la calidad de la experiencia de los turistas de estadía, el destino sufre. Esto tiene particular importancia porque Costa Rica, Honduras, Belice y

Guatemala tienen sectores exitosos en el mercado de estadía, basados en la calidad de sus sitios naturales y culturales. Este tipo de turistas pagan montos sustanciales para visitar los sitios, los cuales son susceptibles al deterioro cualitativo (como ocurre en los arrecifes de Roatán) y de la experiencia del visitante por la presencia de multitud de visitantes (como el Parque Nacional Cahuita).

Grupos muy grandes de turistas de cruceros están utilizando los mismos recursos, durante la misma temporada alta, y esto deteriora los sitios en términos de calidad de experiencia. Esto se notó con frecuencia en los estudios de Roatán y de Belice; los turistas de alto valor y alta contribución a la economía se quejan de las multitudes y se alejan de los sitios frecuentados por los cruceros. Esto podría generar fuertes repercusiones económicas en el futuro. Para evitar perjudicar al turismo terrestre en sitios naturales y playas, se debe considerar la zonificación para separar físicamente a los turistas de cruceros de los de estadía en los lugares visitados, ya que estos producen mayores ingresos per cápita.

Tomando en consideración la pobre relación de ingresos per capita del turismo de cruceros, en comparación con el turismo de estadía (1:10 o menos), es claro que los gastos de promoción turística de los países de Centroamérica deben dirigirse a fomentar el turismo de estadía.

Políticas Recomendadas:

- a. Segregar física y temporalmente el turismo masivo respecto al turismo de alto valor.
- b. La promoción de cada país debe enfocarse en el turismo de estadía.

Acciones Recomendadas:

- a. Reservar ciertos sitios para pasajeros de cruceros en ciertos días. La segregación física coincide con la zonificación de sitios naturales. Algunos empresarios han logrado atender los dos mercados, estadía y cruceros, a través de instalaciones y atractivos separados físicamente en la misma propiedad.
- b. Dirigir fondos de mercadeo hacia la promoción de turismo de estadía. Las líneas de cruceros disponen de recursos más que suficientes para la promoción de sus destinos. Además cobran sumas importantes a los proveedores de servicios turísticos en los puertos por el derecho de promoción en los barcos, por encima de la comisión de alrededor del 100% sobre los tours.

6. Aspectos sociales y capacitación

***Estrategia:* Establecer una clara definición de las metas (económicas, ambientales, gubernamentales, etc.) del desarrollo del turismo de cruceros que se busca, para crear beneficios para las poblaciones locales.**

Justificación:

La definición de las metas del desarrollo sirve como base para la toma de decisiones entre estrategias alternativas y opciones de inversión. Idealmente esto se articularía no sólo para el sector de cruceros, sino como parte integrada de una estrategia nacional de turismo.

La democratización de la distribución de ingresos por excursiones organizadas, es un objetivo loable, pero debe ser equilibrada con la necesidad de asegurar calidad, confiabilidad y seguridad para los clientes. La capacitación en buenas prácticas y la certificación ambiental y de calidad

podrían contribuir a cerrar esa brecha.

El establecimiento de muelles para cruceros en ciudades portuarias debe ser acompañado por programas de capacitación para los habitantes locales en como ofrecer calidad de servicios, restauración del casco urbano, programas de seguridad, y asesoría y crédito para establecer pequeñas empresas orientadas hacia los pasajeros y tripulantes de cruceros. La inversión debe ser acompañada de medidas de seguridad, salubridad y capacitación en calidad de servicios, así como de control de vendedores ambulantes agresivos.

Los programas de compras y capacitación establecidos por Bermuda parecen un modelo viable para Centroamérica. Bermuda cobra US\$60 por pasajero y un voucher por US\$30 para realizar compras en tierra (ambos pagados por las líneas de cruceros). Además obtiene de las líneas US\$1.5 millones para la capacitación de jóvenes en Bermuda.

Por otro lado, sería deseable evaluar los impactos sociales que se atribuyen al gran número de tripulantes que visitan los puertos en Costa Rica y Honduras. En este caso, se debe buscar una solución que conserve los importantes beneficios económicos de las compras de los tripulantes.

Políticas Recomendadas:

- a. Las metas de desarrollo, claramente establecidas en la política de turismo de cruceros, deben incluir retos y objetivos mensurables para los resultados deseados. Potenciales inversiones deben considerarse bajo estos objetivos de desarrollo.
- b. Se debe incentivar a los pasajeros de cruceros a comprar productos locales, especialmente cuando se ha dado un muelle o puerto en concesión a una línea de cruceros.
- c. Se debe planificar un control de visitantes y contemplar un programa de vouchers para uso en empresas locales de artesanía, transporte, comida y tours.
- d. Se deben asegurar las condiciones para que los tripulantes puedan comprar tours, insumos y artesanías, ya que tienden a favorecer a los proveedores locales y pequeños.

Acciones Recomendadas:

- a. Entre los aspectos que se podrían optimizar en los centros urbanos se encuentran:
 - i. Artesanía local: Gobiernos, el sector privado y ONGs podrían capacitar y motivar a mejorar la calidad y variedad de la oferta. Un buen modelo de esto es la ciudad de Oaxaca, México, la cual ha creado un programa de artesanos maestros con aprendices.
 - ii. Cultura local: Las fiestas y costumbres locales son atractivas para el turismo, pero en muchos lugares las tradiciones culturales se han perdido. Esto se podría resucitar con poco esfuerzo y bajo costo.
 - iii. Cocina local: Actualmente la comida regional es un área de rápido crecimiento e interés para los turistas. Restaurantes, kioscos y hoteles podrían ofrecer recetas locales y las fiestas podrían resaltar la oferta. Se necesitaría capacitación en estándares de manejo saludable de alimentos.
 - iv. Nuevos productos: Algunos hoteles designados podrían ofrecer productos que reflejan las nuevas tendencias del mercado.

7. Investigación

Estrategia: Obtener información fidedigna y de forma constante, sobre el turismo de cruceros y el turismo de estadía, para poder tomar decisiones bien fundadas.

Justificación:

En el transcurso de este estudio, se hizo patente la escasez de información importante sobre algunos aspectos claves con respecto al turismo de cruceros.

Políticas Recomendadas:

- a. Obtener la información faltante sobre el turismo de cruceros para establecer una línea base.
- b. Mantener datos actualizados cada año en cada país, de forma comparable.

Acciones Recomendadas:

Las siguientes áreas requieren investigación adicional para llenar vacíos de información:

- a. Encuestas de profundidad sobre las características del turismo de estadía: Actualmente se utilizan encuestas de salida en los aeropuertos para obtener datos sobre el estado del turismo y del mercado. Tendría utilidad conducir periódicamente un estudio penetrante sobre la industria en varios países.
- b. Cruceros de menor calado (“*pocket cruises*”): Los datos preliminares de este estudio indican que este tipo de crucero deja muchos mayores beneficios económicos por pasajero al país, con mejor distribución geográfica y con la participación de un mayor número de empresas pequeñas y medianas. Para determinar el monto de estos beneficios, así como posibles impactos ambientales negativos y positivos, es recomendable hacer un estudio específico sobre este tema.
- c. Concesiones del derecho de atraque y de muelles: Un componente importante de las políticas de cruceros que merece más estudio es el proceso en que los gobiernos de la región otorgan: (a) el derecho de atracar en sus puertos, (b) las condiciones ofrecidas, (c) concesiones de muelle y de construcción de puertos y otras facilidades, (d) cuáles líneas reciben estos derechos, (e) exclusividad, (f) cánones e impuestos, (g) obligaciones de los cruceros en puerto, entre otros. Entender los términos de los derechos otorgados, el manejo del proceso, fallas a evitar y modelos exitosos a emular podría ayudar a las comunidades destinatarias a maximizar los beneficios del turismo de cruceros. Entender como regular entre países y puertos la frecuencia y periodicidad de atraques en determinado puerto, también podría ofrecer beneficios.
- d. Análisis de empleo: La creación de empleo se cita como una justificación para promover el turismo de cruceros, pero no existen datos fehacientes sobre salarios y puestos de trabajo en turismo de estadía o de cruceros.
- e. Monitoreo continuo y sistemático de los impactos del turismo en atractivos culturales y naturales claves.
- f. Estudio bianual del impacto de la industria de cruceros: Dado los rápidos cambios en la industria de cruceros, se debería establecer un programa de evaluación cada dos años, por ejemplo con las universidades locales en cada país. Esto permitiría evaluar tendencias e impactos, a partir de la línea base de este estudio.
- g. Análisis de los ingresos a los gobiernos por concepto de impuestos de turismo de cruceros y turismo de estadía.

VI. Referencias citadas o consultadas

Autoridad Portuario de Roatán, enero 2006

Báez, Ana y Alejandrina Acuña (1998), “Guía para las mejores prácticas de ecoturismo en las áreas protegidas de Centro América”, PROARCA/CAPAS.

Banco Mundial (2006) “Proyecto Limón Ciudad Puerto: Análisis de la industria turística en la ciudad de Limón”.

Belize Tourism Board (BTB). (2005), ‘Tourism and travel statistics—2004,’ Belize Tourism Board, Product Development Department, Belize Tourism Board, Belize City, Belize, <http://www.travelbelize.org> 62 pp

Bermello, Ajamil & Partners, Inc., (2005) “Desarrollo y preparación de excursiones de cruceros para destinos turísticos en el proceso de desarrollo del futuro muelle de cruceros del litoral del mar Caribe hondureño”.

Bernard, H. R. (1994). *Research Methods in Anthropology: Qualitative and Quantitative Approaches*. London, UK. Sage Publications. 363.

Braun, B.M., Xander, J.A., and White, K.R. (2002), ‘The impact of the cruise industry on a region’s economy: A case study of Port Canaveral, Florida,’ *Tourism Economics*, Vol 8, No 3, 281-288.

Business Research and Economic Advisors (BREA). (2006), ‘The contribution of the North American Cruise Industry to the US Economy in 2005,’ International Council of Cruise Lines, August 2006, www.iccl.org/resources/2005_economic_study.pdf.

Caribbean Tourism Organization (2004), Statistical Report.

Caribbean Tourism Organization (2006), Latest Statistics 2005, October 26, 2006.

Carnegie, D. (2004), personal conversation, Sales and tour operator of Caribbean Culture Tourism Agency, June 25, 2004.

Center o Ecotourism and Sustainable Development (2006), “Cruise Tourism in Belize: Perceptions of economic, environmental & social impact.

Choi, H-S. C. and E. Sirakaya. (2005). Measuring Residents’ Attitudes toward Sustainable Tourism: Development of Sustainable Tourism Attitude Scale. *Journal of Travel Research*. 43(4):380-394. 39

Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo – COCATRAM (2004) “Resumen Estadístico Portuarios Regional del Istomo Centroamericano, Año 2003”, <http://www.cocatram.org.ni/>.

Conservation International (2005) “From Ship to Shore: Sustainable stewardship in cruise destinations”, <http://www.celb.org/xp/CELB/programs/travel-leisure/cruises.xml>.

Cruise Lines International Association (2006) Cruise Industry Source Book.

Cruise Lines International Association (2006) destinations in the Caribbean.

Douglas, N. and Douglas, N. (1999), ‘Cruise consumer behavior: A comparative study,’ Pp 369-392, *Consumer behavior in travel and tourism*, Pizam, A. and Y. Mansfeld, eds., Haworth Hospitality Press: New York.

- Dwyer, L., Ngaire, D., and Livaic, Z. (2004), 'Estimating the economic contribution of a cruise ship visit,' *Tourism in Marine Environments*, Vol. 1, No 1, pp 5-16.
- Economist. (1998), 'Floating fantasy.' *Travel and tourism survey*, the Economist, 01/10/1998, V 346, I 8050, p 14.
- Empresa Nacional Portuaria (ENP), Unidad de Análisis de Información Turística, IHT (2005)
- Estudios Técnicos Inc. (2001) "The Economic Impact of Cruise Ship Operations", report prepared for the Puerto Rico Tourism Company.
- Facilitación del Comercio y el Transporte in América Latina y el Caribe (2005) "Los cruceros turísticos y el comercio de servicios: tendencias recientes en los países de la cuenca del Caribe", boletín 223. CEPAL.
- Forsythe, D.E. "It's Just a Matter of Common Sense": *Ethnography as Invisible Work. Computer Supported Cooperative Work*. 8(1-2):127-145. 127.
- Gabe, T., Colleen, L., McConnon, J. and Allen, T. (2003), 'Economic impact of cruise ship passengers in Bar Harbor, Maine,' REP Staff Paper 518, Department of Resource Economics and Policy, University of Maine, Orono, March 2003.
- Giuliano, F. (2004) "El Impacto del Turismo de cruceros en Costa Rica", INCAE.
- Gorrez, Maya (2005) "Building Synergies in the Mesoamerican Reef Region: An Analysis of Conservation Investments to Strengthen Collaboration and Partnerships, Phase I: International Organizations & Agencies", MBRS-SAM, <http://www.mbrs.org.bz/espanol/docBD.htm#doc3>.
- Government of Australia (2006), "Revised Action Plan for the Development of the Australia-Pacific Cruise Industry", Tourism Division of the Department of Industry, Tourism and Resources, in consultation with Government and cruise shipping industry stakeholders. <http://www.industry.gov.au/assets/documents/itrinternet/RevisedActionPlanForAustralianCruiseIndustry200620060413120440.pdf>
- Haralambopoulos, N. and A. Pizam (1996). Perceived Impacts of Tourism: The Case of Samos. *Annals of Tourism Research*. 23(3):503-526.
- ICRAN MAR (2005) Sustainable Marine Recreation workshop in Roatan, Honduras
Threats and Solutions for Sustainable Business Practices
- INCAE (1999), "The Environment and Central America Competitiveness", CEN-702, <http://www.incae.ac.cr/EN/clacds/investigacion/index-coderanges.shtml>
- Inman, C., Mesa, N., Flores, K., Prado, A. (2002) "Tourism in Costa Rica: The Challenge of Competitiveness", INCAE CEN-653. <http://www.incae.ac.cr/EN/clacds/investigacion/index-coderanges.shtml>.
- Instituto Costarricense de Turismo (2005), Anuario Estadístico 2004.
- Instituto Costarricense de Turismo (2005), encuestas aéreas 2004-2005.
- Instituto Guatemalteco de Turismo(INGUAT) (2006) www.visitguatemala.com.
- Instituto Hondureño de Turismo (2005) "Compendio estadístico 2005".
- Instituto Hondureño de Turismo (2005) "Gasto y Perfil del Turista", Estudio elaborado por el Instituto Nacional de Estadística (INE), basado en encuestas de aeropuerto y otros datos.
- Instituto Panameño de Turismo (IPAT), (2006) "Análisis económico de las actividades turísticas 2004".

- International Council of Cruise Lines (2005) "The Cruise Industry 2005 Economic Summary", www.iccl.org/resources/economicstudies.cfm.
- Johnson, D. (2002), 'Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check,' *Marine Policy*, Vol 26, pp 261-270.
- Jones, S.C. (2004). Personal conversation. Department of Marketing and Tourism, JAPDEVA, Coordinator of Tours. June 24, 2004.
- Kester, J.G.C. (2002), 'Cruise tourism,' *Tourism Economics*, 2002, Vol 9, No 3, pp 337-350.
- King, B., A. Pizam, and A. Milman. (1993). Social Impacts of Tourism: Host Perceptions. *Annals of Tourism Research*. 20:650-665.
- Klein, R. (2002), 'Cruise ship blues: The underside of the cruise industry,' Gabriola Island: New Society Publishers.
- Klein, R. (2003), 'Cruising-out of control: The cruise industry, the environment, workers, and the Maritimes,' March 2003, Canadian Centre for Policy Alternatives-Nova Scotia. <http://www.policyalternatives.ca> 24 pp.
- McDowell Group, Inc. (2000), 'The economic impacts of the cruise industry in Southeast Alaska,' October 2000, 39 pages.
- McKee, D.L. and Mamoozadeh, A. (1994), 'Cruise Ships in the Third World: Developmental versus corporate financial objectives,' *External linkages and growth in small economies*, McKee, D.L., ed., Pp. 91-101, Westport, Conn. and London: Greenwood, Praeger.
- McKee, D.L., ed. (1994), *External linkages and growth in small economies*, Westport, Conn. and London: Greenwood, Praeger.
- McKee, David L., (1988), "Some reflections on cruise ships and the economic development of small island nations". *Canadian Journal of Development Studies*, 9(2): 249 -259.
- Negri, A.P. and Heyward, A.J., (2000), 'Inhibition of fertilization and larval metamorphosis of the coral *Acropora millepora* (Ehrenberg, 1834) by petroleum products,' *Marine Pollution Bulletin*, Vol. 41, No. 7, pp 420-427.
- Negri, A.P., Heyward, A.J., Smith, L.P., and Webster, N.S. (2002), 'Understanding ship-grounding impacts on a coral reef: Potential effects of anti-foulant paint contamination on coral recruitment,' *Marine Pollution Bulletin*, Vol. 44, No. 2 (February 2002), pp 111-117.
- Pattullo, P. (1996a), 'Sailing into the sunset: The cruise-ship industry,' *Last resorts: The cost of tourism in the Caribbean*, Cassell: London, pp 156-177
- Pattullo, P. (1996b), *Last resorts: The cost of tourism in the Caribbean*, Monthly Review Press, New York.
- Porter, M., (1998) "Determinants of National Competitive Advantage" and "Forces governing competition in an industry" in *On Competition*. Boston: Harvard Business School Publishing.
- Porter, Michael. (1998) "Determinants of National Competitive Advantage" & "Forces governing competition in an industry". *On Competition*. Boston: Harvard Business School Publishing,.
- Red de Estadísticas Portuarias Centroamericanas (2004) "Resumen Estadístico Portuario Regional del Istmo Centroamericano - Año 2002", Comisión Centroamericana de

- Transporte Marítimo (COCATRAM).
- Segura Consulting LLC, (2003) “Republic of Honduras: Analysis of Cruise Tourism Levels and Recommendations for Differentiated Surcharge for the Bay Islands Environmental Management Program (PMAIB) Expansion Task Trip -- Report Prepared for: Inter-American Development Bank Environmental and Natural Resources Management Division”.
- Seidl, P, Guiliano, F., & Pratt, L. (2006) “Cruise tourism and community economic development in Central America and the Caribbean: The case of Costa Rica”, *Pasos* 4:2,213-224.
- Sistema Arrecifal Mesoamericano (MBRS), colección de documentos,
<http://www.mbrs.org.bz/espanol/docBD.htm#doc3>.
- Solano, L.E. (2004), personal conversation, Assistant Port Manager, INCOP, Puerto Caldera, June 21, 2004.
- Sweeting, J. & Wayne, S.L. (2003) “A Shifting Tide: Environmental challenges & cruise industry responses”, Center for Environmental Leadership in Business,
<http://www.celb.org/xp/CELB/programs/travel-leisure/cruises.xml>.
- Taylor, J., Dyer, G., Stewart, M. (2002) “Economic Study of the Bay Islands (ESBI),: Final Report; (University of California, Davis), Antonio Yúnez-Naude (El Colegio de Mexico); October 1,. As part of the Economic Study of the Bay Islands Environmental Management Program for the Bay Islands (EMPBI) funded by the Inter-American Development Bank” (IDB; HO-0198).
- The International Ecotourism Society (TIES). (2004), ‘Special feature: The cruise industry.’ *Eco Currents*. Laura Ell and Anne Marie Moore, eds. The International Ecotourism Society. Second/Third Quarter, 2004.
- Uebersax, M.B. (1996), ‘Indecent proposal: cruise ship pollution in the Caribbean,’
<http://www.planeta.com/planeta/96/0896cruise.html>
- Ward, Douglas (2005) “Berlitz Complete Guide to Cruising and Cruise Ships, 2006”, Berlitz.
- Wearing, S. (2001). Exploring Socio-cultural Impacts on Local Communities. *The Encyclopedia of Ecotourism*. Edited by D.B. Weaver. New York: CABI. Pp. 395-409.
- Woolford, J. Stewardship Council: Applicability of the Model and Stakeholder Attitudes. TSC Research, University of London, London (1998).

Anexo I

El Turismo de Cruceros en Honduras

A. Introducción

Para Honduras el turismo constituye la tercera fuente de ingresos de divisas, después de la maquila y las remesas familiares. En lo que va de esta década, el ingreso de divisas por concepto de turismo ha crecido a una tasa anual promedio cercana al 11%. Para el 2005 el turismo de estadía¹⁹ generó más de 430 millones de dólares, lo cual representa cerca de un 6.6% del producto interno bruto de ese país. La actividad proporciona empleo a más de 48.4 mil personas de manera directa y a 56.5 mil, en forma indirecta.²⁰ En dicho año la cantidad de turistas de estadía ascendió a 749 mil, con un gasto promedio por visitante de US\$576, sin tomar en cuenta impuestos de salida (aproximadamente US\$31 por salida aérea).²¹

La actividad de cruceros en Honduras se desarrolla desde 1999 al norte del país, principalmente en las Islas de la Bahía, aunque llegan tres cruceros al mes a Puerto Cortes. De las tres islas, Roatán, la más grande, es la que cuenta con capacidad instalada para el atraque de este tipo de embarcaciones. El muelle de cruceros, originalmente de cabotaje, que fue modificado por el gobierno en 2001 para permitir el atraque de cruceros. En 2006 fue dado en concesión al sector privado (Royal Caribbean) por un período de 30 años.²²

El gobierno de Honduras está actualmente evaluando la posibilidad de construir otro puerto específicamente para cruceros en tierra firme sobre la costa Atlántica. Los sitios contemplados son Bahía de Omoa, Bahía de Tela, La Ceiba o Bahía de Trujillo. El estudio de factibilidad de la compañía Bermello, Ajamil & Partners en 2005 indicó que resulta poco factible construir un puerto en Tela y esperar un retorno razonable sobre la inversión, mientras que si resultaría factible hacer un muelle de “tenders”. Las alternativas más factibles según el estudio son Omoa o Trujillo, con bajos costos (para proyectos de moderado tamaño) y alto potencial.

B. Turismo de cruceros en relación con turismo de estadía

Durante 2005, Honduras recibió 151 cruceros en Roatán, con 278 mil pasajeros y 119 mil tripulantes. El número de pasajeros de cruceros representa un poco más de un tercio de los turistas que pernoctan en el país.

Con base en este estudio, se calculó que los ingresos por gastos directos en Honduras están entre US\$58 (mediana) y US\$85 (promedio) por pasajero que desembarca. El total de gastos en Honduras de pasajeros, tripulantes y líneas de cruceros (incluyendo impuestos) fue alrededor de US\$28.6 millones en 2005, que da un promedio de US\$72.04 por persona en el barco (pasajeros y tripulación) o US\$102.89 tomando en cuenta solo pasajeros. Resumiendo, un turista de estadía

¹⁹ Turistas que pernoctan en el país por lo menos una noche. La gran mayoría llegan por vía aérea.

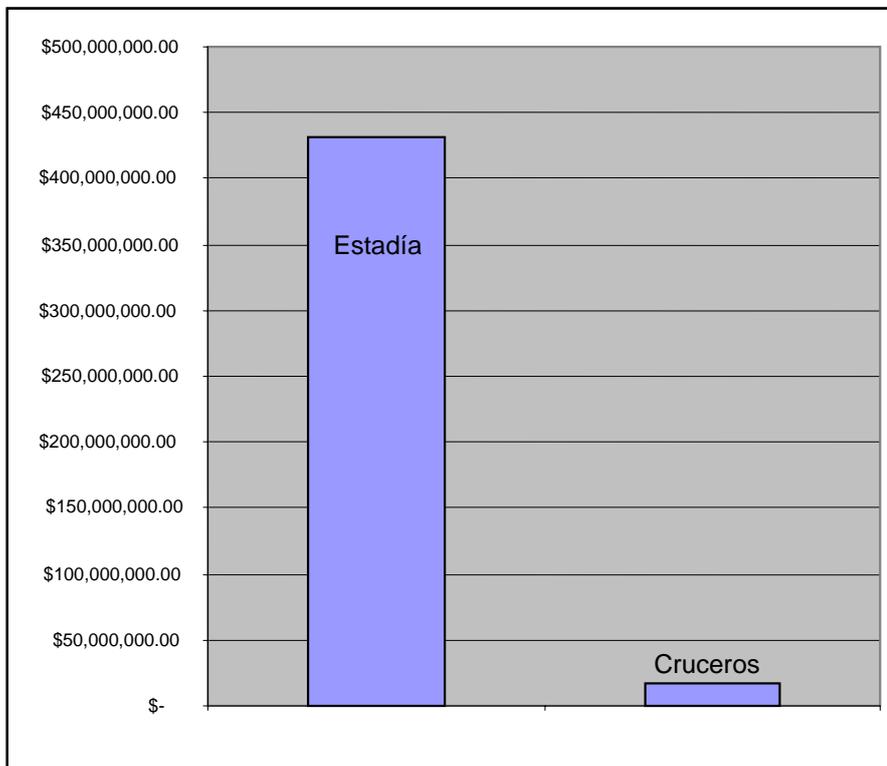
²⁰ "Gasto y Perfil del Turista", Instituto Hondureño de Turismo (IHT) 2005. Estudio elaborado por el Instituto Nacional de Estadística (INE), basado en encuestas de aeropuerto y otros datos.

²¹ Instituto Hondureño de Turismo (IHT) 2006.

²² “Con la concesión, Royal Caribbean invertirá en los próximos años un monto estimado entre los 18 y 20 millones de dólares, según confirmó el vicepresidente comercial de la empresa, John Tercek. El ejecutivo naviero explicó que el proyecto tiene varias etapas y la primera a efectuarse de forma inmediata consistirá en desarrollar los aspectos técnicos en la infraestructura física y debajo del agua. La segunda fase es expandir el área del puerto ganando terreno al mar y facilitar el embarque y desembarque de los pasajeros. La tercera etapa contempla construir una villa turística para ofrecer servicios de entretenimiento, como bares, restaurantes y tiendas para los turistas de cruceros o cualquier otro tipo de visitantes.”, La Prensa Honduras, 2 de abril de 2006, www.periodicos-de-honduras.com/2006/04/02/llago-la-hora-de-roatan/

deja aproximadamente US\$600, mientras que un pasajero de cruceros deja US\$100 o menos en Honduras.

Figura 11: Ingresos a Honduras por concepto de turismo de estadía y de cruceros (2005)



Fuente: Instituto Hondureño de Turismo (IHT)

C. Actores

Existen ocho entidades del Gobierno Central que están relacionadas con la actividad de cruceros: la Empresa Nacional Portuaria, la Dirección General de Migración, Dirección Departamental de Salud, la Secretaría de Agricultura y Ganadería a través de la Organización Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria (OIRSA), la Dirección General de Aduanas, la Capitanía de Puerto y la Secretaría de Turismo. Salvo en este último caso, las labores que realizan estos órganos se circunscriben al cobro de una tasa o tarifa por inspección de las embarcaciones, los horarios de llegada, el cumplimiento de medidas sanitarias y de la inocuidad de los alimentos.

La Municipalidad de Roatán es responsable de coordinar los esfuerzos para que las actividades económicas, sociales y políticas del Municipio se realicen en forma coordinada con los entes del Gobierno Central, con el sector privado y los demás miembros de la localidad. La Municipalidad realiza un único cobro por servicios relacionados con el turismo de cruceros de US\$3 por persona llegada a puerto, independientemente de que permanezca o no en el barco. En 2005, se estima que la Municipalidad recaudó cerca de US\$1.2 millones por este concepto.

Los actores de la sociedad civil son múltiples. En el sector privado, los oferentes de servicios son

agencias de turismo, restaurantes, guías turísticos, artesanos, transportistas y agentes marítimos. Indirectamente, los pescadores y los transportistas de carga se benefician con mayores ventas. Contrariamente, los proveedores de servicios a los turistas de estadía, compuestos tradicionalmente por pequeñas empresas, pueden ver un efecto negativo sobre la calidad del servicio que ofrecen a los turistas habituados a un lugar apacible que consta con alta calidad de recursos naturales.

D. Regulación nacional específica para cruceros y cumplimiento de normas nacionales e internacionales

Hasta el presente, no existe una política articulada o especializada que regule el turismo de cruceros en Honduras. La legislación y reglamentaciones, tanto a nivel del gobierno estatal como municipal, están limitadas, básicamente, al establecimiento de tarifas o cánones por la prestación de servicios, así como aspectos de seguridad y salubridad.

Sin embargo, con el propósito de estimular el desarrollo de esta actividad, la Secretaría de Turismo, ha desarrollado un proyecto de Políticas para el Servicio de Cruceros en Honduras. Este documento tiene como objetivo promover el crecimiento ordenado de esta industria; fomentar la coordinación de acciones de las instituciones del Estado en materia de cruceros; promover la creación de otros puertos para cruceros; impulsar la competitividad nacional en el mercado internacional de cruceros; propiciar la participación de la sociedad civil en el desarrollo e instrumentación de la política; y, en general, servir de marco institucional para el desarrollo de esta actividad. En el marco de este proyecto, el muelle de Roatán se ha dado en concesión por 30 años a partir de 2006. El Proyecto Turismo Costero Sostenible propone el desarrollo turístico de varios destinos en la costa norte.

La Empresa Nacional Portuaria (ENP) regula el control de la operación, uso y manejo del área del muelle y coordina la seguridad y vigilancia con la Municipalidad de Roatán. La Dirección Departamental de Migración de la Secretaría de Gobernación hace visitas de supervisión administrativa a la llegada de cada crucero y revisión de condiciones legales y nacionalidad de los pasajeros y tripulantes. La Secretaría de Salud supervisa las condiciones de salud de los pasajeros y tripulantes. La Organización Internacional, Regional de Sanidad Agropecuaria (OIRSA) supervisa los aspectos sanitarios de cada buque. La Capitanía de Puerto supervisa la llegada de cada crucero y las condiciones físicas del barco y de los pasajeros. Mantiene una lista de los precios de los tours y otras actividades de los pasajeros.

E. Navíos y tipos de viajes

Los meses de temporada alta para el turismo de cruceros en Roatán, son de noviembre a abril. En 2005 llegaron 151 cruceros, con un total de 277,956 pasajeros y cerca de 119 mil tripulantes (2.3 pasajeros por cada tripulante). De este total, 22 barcos fueron de capacidad mayor a 3,000 pasajeros; 107 embarcaciones con capacidad promedio de 1,600 pasajeros y los restantes con una capacidad menor a 1,000 pasajeros. El 80% de las visitas de cruceros estuvieron concentradas en tres embarcaciones pertenecientes a las líneas de cruceros Norwegian Cruise Line, Carnival Cruise Line y Windstar Cruises, cuyas bases de operación se concentra en la Florida, Estados Unidos.

Año	No. Cruceros	Pasajeros	% cambio	Tripulantes
1999		57,225		
2000		114,101	99.4%	
2001		53,832	-52.8%	
2002		124,454	131.2%	
2003	114	161,580	29.8%	68,149
2004	166	266,725	65.1%	113,748
2005	151	277,956	4.2%	118,750

Los pasajeros que visitaron Roatán participaron por lo general de un viaje de 8 días en crucero. Se estima que cada turista pagó en promedio US\$1,925 por el paquete que ofrecía el crucero. La cantidad pagada incluye alojamiento, comidas y la mayoría de las comodidades a bordo del barco. Esto no incluye otros gastos abordo como bebidas y servicios especiales, ni tours, ni otros gastos en tierra. Los pasajeros encuestados en Roatán, reportaron gastos en el barco de cerca de US\$200 diarios como promedio. El pasajero en promedio compra entre 4 y 5 tours durante su viaje y no más de un tour por puerto. Los barcos de crucero permanecen en promedio 8 horas cuando llegan a Roatán.

F. Servicios a las navieras

La Municipalidad de Roatán cobra US\$3.00 por la llegada de personas al puerto; no necesariamente deben bajar del barco. Por este concepto, en 2005, la Municipalidad recibió US\$1,190,118 (US\$3.00 x 396,706, incluyendo tripulantes). Adicionalmente, cada pasajero y tripulante tiene que pagar US\$6.50 al Gobierno Central de Honduras, dando un total de US\$9.50 en impuesto por cabeza.

Por servicios de pilotaje, seguridad, salud, aduanas y Capitanía de Puerto, el ingreso total en Roatán fue de US\$1,395,427 en 2005. El monto que cobra una agencia naviera por la realización de los trámites administrativos es en promedio US\$900 por barco, lo cual se traduce en un monto para la venta de sus servicios anuales de US\$135,000 para 2005, proveniente el 95% de los barcos de cruceros y un 5% al servicio de otras embarcaciones.

Roatán no produce los productos que requieren la línea naviera, como frutas, flores, repuestos y combustibles. Por tener que ser importados (o como mínimo transportados a la isla) la naviera puede comprar más barato en otros puertos. La escasez de agua y su reducida extensión geográfica imposibilita que Roatán suministre agua dulce a los cruceros. Tampoco tiene la extensión ni la infraestructura para recibir y procesar desechos sólidos o líquidos de los cruceros.

G. Perfil y hábitos de compra de los pasajeros durante las escalas en Roatán

Todos los datos a continuación se derivan del estudio primario de CESD e INCAE, excepto donde se indica una fuente distinta. En este estudio, se utiliza valores medianos para el

²³ Fuentes: Empresa Nacional Portuaria (ENP), Unidad de Análisis de Información Turística, IHT

comportamiento de gastos del pasajero típico, en preferencia al promedio aritmético, dado que se denota una desviación importante hacia arriba de una distribución normal. Este tipo de desviación se debe a unos muy pocos valores bastante más altos que lo común. Sin embargo, se utiliza el promedio aritmético para calcular el flujo bruto para el país, ya que los gastos extraordinarios de unos pocos pasajeros sí afectan los flujos para el país.

i. Perfil demográfico de los pasajeros que desembarcan

Aunque escasamente un tercio de los visitantes de estadía a Honduras son de Canadá y Estados Unidos,²⁴ más del 90% de los pasajeros de crucero si son de Norteamérica. Aproximadamente el 15% de todos los visitantes a Honduras provienen de Europa, mientras que alrededor del 7% de todos los turistas de crucero que llegan a Roatán son europeos.

La población de cruceros que visita Honduras es considerablemente mayor en edad que el resto de visitantes a la misma localidad. Entre el 70 y el 80% de los turistas de crucero que llegan a Roatán tienen más de 45 años, con una edad mediana de 54 años. El 29% de los pasajeros reportaron ser jubilados. Como punto de comparación, más del 90% de los otros visitantes a Honduras tienen menos de 58 años, en tanto la mediana de los visitantes al país se encuentra cerca de los 40 años.²⁵

El 62% de los pasajeros eran mujeres y la edad mediana (hombres y mujeres) era de 54 años. El ingreso anual familiar reportado fue de US\$70-90 mil. La mayoría reportaron educación universitaria y que disponen de un mes de vacaciones. El tamaño promedio del hogar era de 2 a 2.5 personas, de las cuales 1.75 a 1.85 tienen empleo.

ii. Actividades durante la escala

Alrededor del 35% de todos los pasajeros desembarcan, mientras que el 65% restante permanece en el barco.²⁶

Las razones principales registradas para desembarcar fueron: (i) gente amigable; (ii) seguridad personal; (iii) limpieza; (iv) paisajes escénicos; (v) habilidad para comunicarse; y (vi) calidad de las playas y arrecifes de coral. Esto es similar al patrón observado en Belice y en Costa Rica.

Las actividades preferidas consisten en ir a la playa, hacer compras, visitar la ciudad, hacer buceo o caminar (Cuadro 2). Las empresas que ofrecen como servicios las principales actividades para los pasajeros, son negocios relativamente grandes que pertenecen a unas pocas familias. Sin embargo, existe un número importante de tours ofrecidos por otras pequeñas empresas familiares.

²⁴ Instituto Hondureño de Turismo (IHT) 2005. Estudio elaborado por el Instituto Nacional de Estadística (INE), encuesta "Gasto y Perfil del Turista".

²⁵ *Ibíd.*

²⁶ Autoridad Portuario de Roatán, enero 2006.

Cuadro 2: Actividades de pasajeros en Roatán

Playa	60%
Compras	56%
Tour de la Ciudad	45%
Buceo sin tanques ("snorkeling")	23%
Caminata	23%
Visita a sitios arqueológicos ²⁷	18%
Bote/tour en bote	18%
Paseo automovilístico	15%
Vida silvestre/observación de aves	11%
Finca/rancho	10%
Visita a Parque Nacional	10%
Visita a Museo/zoológico	9%
Tirolinas ("canopy tour")	8%
Asistencia a eventos musicales/baile	7%
Buceo	5%
Cabalgata	4%
Ciclismo	2%
Pesca Deportiva	1%
Asistencia a un evento deportivo	1%
Surf/ boogie board	1%

iii. Gastos de pasajeros

Como las visitas son tan cortas, los gastos del turista de crucero en Roatán se encuentran en los tours, transporte local, alimentos y bebidas, souvenirs y otras compras. Aproximadamente el 69%, de los pasajeros que desembarcan compran algún tour. De este 69%, el 57% compra el tour a bordo del barco, 11% desde su hogar antes de salir en su viaje, el 5.6% compra a través del portal cibernético de la línea de crucero, el 1.6% lo compra en Internet a través del portal cibernético de la operadora de turismo y el 24% compra el tour directamente en el puerto.

El precio mediano del tour es de US\$48.50, del cual aproximadamente la mitad quedó en posesión del crucero como comisión y el resto al tour operador local, dando un precio neto de US\$27.55.²⁸ Tomando en cuenta el porcentaje de los pasajeros que tomaron tours, el gasto en tierra por concepto de tours fue de US\$19.40 en mediana, entre todos los pasajeros desembarcados.²⁹

Por otro lado, el 80% de los pasajeros reportaron gastos adicionales en el puerto, por un monto mediano de US\$38.98 entre todos los que desembarcaron. Este gasto se distribuyó entre artesanías, transporte local, compras libres de impuestos, alimentos y boletos y entradas a los sitios visitados. Es importante notar que el gasto neto mediano en artesanías locales fue de US\$14.03, mientras las compras libres de impuestos (bajo el control de las líneas navieras) resultaron en US\$2.76.

El total³⁰ de gastos en tierra fue de aproximadamente US\$58 en mediana o US\$85 en promedio. Promediado sobre todos los pasajeros, sin importar si desembarcaron o no, las cifras resultaron

²⁷ Museo de Roatán

²⁸ El precio neto es el monto que recibe el operador en tierra. Del monto reportado por los turistas (rack rate), 24% se compra directamente al tour operador y 76% se compra a la línea naviera con un 100% de mark-up. Se calcula entonces: $RACK = 0.24 \times NET + 0.76 \times NET \times 2 = 1.76 \times NET$. Por lo tanto, $NET = RACK / 1.76$

²⁹ $NET \times 0.69$

³⁰ (precio neto del tour x 69% que compraron tours + gastos locales x 80% que hicieron gastos en tierra)

en US\$20.30 (mediana) y US\$29.75 (promedio). La marcada diferencia entre la mediana y el promedio se debe a que algunos pasajeros reportaron gastos muy altos, por lo cual la mediana probablemente da una mejor apreciación de la situación real. En el Cuadro 3 se presenta un desglose de los gastos. Estos montos no incluyen los impuestos por cabeza, que la naviera paga directamente al Gobierno y la Municipalidad.

Cuadro 3: Resumen de los gastos de pasajeros de crucero en Roatán (N=652)					
	% de pasajeros que desembarcaron <small>31</small>	Neto mediana US\$	Gasto mediano / pasajero desembarcado	Neto promedio US\$	Gasto promedio / pasajero desembarcado
Costo promedio del tour	69%	\$28.16	\$19.40	\$31.42	\$21.64
Gastos totales fuera del tour	80%	\$48.50	\$38.98	\$78.28	\$62.91
- Artes y artesanías	47%	\$30.00	\$14.03	\$50.19	\$23.48
- Libre de impuestos	14%	\$20.00	\$2.76	\$53.68	\$7.41
- Otros souvenirs	26%	\$20.00	\$5.18	\$36.73	\$9.52
- Alimentos y bebidas	38%	\$15.00	\$5.64	\$24.39	\$9.16
- Transporte local	17%	\$25.00	\$4.26	\$31.23	\$5.32
- Boletas para eventos	4%	\$17.50	\$0.75	\$61.43	\$2.64
- Otros			\$6.36		\$5.38
Compras totales			\$58.38		\$84.55

iv. Opinión sobre la localidad

Uno de los argumentos que las autoridades turísticas utilizan para promover el turismo de cruceros es el posible retorno al país de los visitantes en crucero para quedarse varios días, si tienen una opinión favorable sobre el destino visitado. Se preguntó a los pasajeros si volverían en un crucero o pasarían más tiempo en el destino; si recomendarían a un amigo hacer lo mismo; y cuántos días extenderían esta visita si pudieran. Los resultados de esta encuesta muestran que no era probable que regresaran a Roatán para realizar vacaciones en tierra. Tampoco era muy probable que recomendaran a amigos tomar vacaciones que no fueran en cruceros.

Para evaluar la elasticidad de los precios del pasaje en crucero, se preguntó cuánto más estarían dispuestos a pagar para viajar en crucero. La justificación de la pregunta era al aumento en los costos, como de combustibles. Los pasajeros indicaron que pagarían hasta US\$100 más a la línea

³¹ Porcentaje de pasajeros encuestados que participaron en cada actividad o compra.

de crucero.

Preguntando sobre la voluntad para desembarcar en Roatán y pagar más para proteger o mantener los recursos naturales y culturales del lugar, indicaron que en mediana pagarían US\$50 adicionales para (i) desembarcar y (ii) proteger ambos recursos. De los US\$50, el porcentaje para proteger la naturaleza resultó en 55% versus 45% para cultura.

H. Perfil y hábitos de compra de las tripulaciones durante las escalas

i. Perfil demográfico de los tripulantes que desembarcan

Las tripulaciones de los barcos que atracaron en Honduras representan una combinación de 36 nacionalidades, con una predominancia de Centroamérica y el Caribe (46%), seguido por Europa (21%). Relativamente pocos provienen de países desarrollados. Los tripulantes típicamente eran hombres (67%), de edad mediana de 30 años y nivel de educación entre egresado de instituto técnico y graduado de universidad. El tamaño de sus familias era bastante mayor que el de los pasajeros, con un promedio de 4.16 miembros. Cuentan con más de 5 semanas de vacaciones anualmente e ingresos entre US\$15-20 mil al año.

ii. Motivos para desembarcar y actividades en puerto

Generalmente cuentan con 8 horas en puerto en Roatán y no siempre desembarcan. Las razones principales para desembarcar fueron: (i) gente amigable; (ii) calidad de las playas; (iii) calidad de los arrecifes de coral; (iv) seguridad personal; y (v) paisajes escénicos. Los que se desembarcaron manifestaron su satisfacción con el destino. Tienden a participar en actividades de aventura con mayor frecuencia que los pasajeros. Las principales actividades realizadas por los tripulantes en Roatán fueron: playa (43%); compras (34%); caminar (25%); visita a la ciudad (19%); y buceo (10%).

iii. Gastos de los tripulantes

El 30% de los tripulantes compraron tours, con un costo mediano de US\$40, dando un costo entre todos los tripulantes de US\$12. El precio bajo de los tours indica que posiblemente muchos compraron los tours en puerto y no en el crucero, para ahorrar la comisión de la naviera. El 59% de los tripulantes que desembarcaron tuvieron gastos en el puerto de: compras libre de impuestos (US\$50); alimentos (US\$30); artesanías (US\$27.50); y otras compras (US\$27.50). Utilizando la misma metodología que para los pasajeros, el gasto mediano de compras fue de US\$29.69. Sumando el costo de tours a las compras locales se obtuvo US\$41.69 para el tripulante que desembarcó y US\$19.95 entre todos los tripulantes, sin importar si desembarcaron o no.

iv. Opinión sobre la localidad

Los tripulantes tuvieron en promedio una mejor apreciación de Roatán que los pasajeros. Un porcentaje mucho mayor recomendaría un crucero a un amigo, y los tripulantes pasarían más tiempo en el destino si pudieran. Los tripulantes indicaron una disposición de pagar hasta US\$25 más (mediana) para cubrir los costos de desembarcar en Roatán, es decir, la mitad del monto de lo que pagarían los pasajeros. La voluntad de pagar más en Roatán para la protección del ambiente y la cultura resultó también en US\$25, en mediana, y también la mitad del monto

indicado por los pasajeros, dividido entre el 53% para naturaleza y 47% para cultura.

I. Impactos en el destino

1. Económico: análisis de flujo económico e incidencia

Los flujos financieros agregados del turismo de cruceros en Honduras provienen de las líneas de crucero a los gobiernos nacionales, municipalidades y proveedores de servicio, así como de los gastos de pasajeros y tripulantes. El Cuadro 4 muestra el flujo financiero agregado para el periodo 2005, basado en el gasto promedio (no mediano) de los pasajeros. Nótese que los flujos a partir de la línea de crucero se dirigen principalmente al sistema gubernamental hondureño (autoridad portuaria nacional, municipalidad de Roatán). Con excepción de los servicios provistos por la agencia de transporte marítimo, la mayor parte de la actividad económica generada en Roatán proviene de la visitación de pasajeros y tripulantes.

Gastos de cruceros (US dólares)	subtotales	totales
Gobierno Nacional		1,395,428
Autoridad portuaria	1,381,656.75	
Servicios	13,771.25	
Gobierno Municipal (cuota de atraque)		1,190,118
Gastos de barco (agencia naviera)		135,900
Gastos de los pasajeros		23,501,180
Gastos de los tripulantes		2,375,000
Flujo total		US\$28,597,626

Los datos de las encuestas realizadas a los pasajeros permiten desarrollar una muestra estadísticamente válida, de la que se pudo estimar el promedio y la mediana de los gastos de los pasajeros en cada una de las categorías. La mediana se seleccionó sobre el promedio en el estudio de los flujos a continuación, debido a la gran cantidad de desviaciones altas en diferentes categorías, que distorsionaban el promedio.³² El valor mediano fue multiplicado por la frecuencia con que cada categoría de gasto parecía alcanzar un "gasto promedio por pasajero desembarcado". Por ejemplo, 305 de los 663 pasajeros encuestados reportaron que habían comprado "artes y artesanías" (46%). Aquellos que si compraron "artes y artesanías", gastaron US\$30 en mediana. El pasajero desembarcado pago por lo tanto un promedio de US\$14.45 (46% multiplicado por los US\$30). Esta transformación permite una estimación más razonable y acertada del gasto total en todos los pasajeros desembarcados para todas las categorías.

Los gastos transformados, fueron multiplicados después por los datos en las categorías de incidencia de costo, para producir los estimados del total de gastos de los pasajeros en cada una de las áreas de gasto, y por cada una de las categorías de costo. El Cuadro 5 presenta los resultados basados en la visitación total de Honduras y muestra los gastos totales de los pasajeros estando en tierra en Roatán, que equivalen a US\$12.7 millones de dólares anualmente. Los

³² En distribuciones simétricas, el promedio y la mediana son iguales, mientras que en distribuciones asimétricas es preferible usar la mediana que es el valor más grande, debido a que el promedio es afectado por valores o desviaciones extremas.

componentes más importantes son los “tours,” y las “artes y artesanías”, que conjuntamente representan cerca del 55% de los gastos totales. “Otros souvenirs” así como “alimentos y bebidas” siguen en procedencia. Debe anotarse como dato interesante que, las compras en las tiendas libres de impuestos, son un componente relativamente pequeño, representan sólo cerca del 5% del total de gastos en el puerto, y escasamente una séptima parte de la suma de “artes y artesanías” y “otros souvenirs”. Esto sugiere que los visitantes a Roatán están más interesados en tours y compras de productos locales, o que hay poca disponibilidad para compras libres de impuestos.

Cuadro 5: Estimaciones del flujo económico por categoría de gastos por visitante

	Depreciación	Rendimiento a planta	Entradas importadas	Entradas producidas localmente	Mano de obra local (incluye rendimiento para los dueños)	Cuotas locales e impuestos	Cuotas nacionales e impuestos	Total
Tours (como fueron vendidos)	96,204	0	806,633	0	2,649,310	0	148,006	3,700,154
Artes y artesanías Libre de Impuestos		321,317	1,221,006	1,221,006	321,317	0	128,527	3,213,174
Otros souvenirs		63,152	442,062	0	126,303	0	0	631,517
Alimentos y bebidas (pequeños restaurantes)		593,715	213,737	213,737	118,743	0	47,497	1,187,429
Transporte local	64,597	129,194	452,179	129,194	465,099	0	51,678	1,291,941
Eventos	146,094	535,677	0	0	292,188	0	0	973,959
Otros		17,122	0	0	147,250	0	6,849	171,221
Total	306,895	1,660,177	3,529,471	1,734,607	4,747,457	0	426,318	12,628,108

El aspecto más relevante de estos resultados es la participación local en los negocios que atienden a los turistas de crucero. Cerca del 35% del total pagado por el pasajero³³ llega a los negociantes locales, trabajadores, o es utilizada para el pago de la planta física local. Se estima que los sueldos locales y el ingreso de los negocios, corresponden al 50% del total de gastos, apareciendo la mayoría de esto en el negocio de tours (aproximadamente 56% de todos los salarios locales e ingreso de los negocios).

Es importante anotar que aproximadamente la mitad de los salarios y los ingresos de los

³³ Del monto pagado por el pasajero, aproximadamente la mitad es retenida por la línea de cruceros como comisiones. De la mitad que se gasta en tierra, por los pasajeros que desembarcan, el 70% llega a los empresarios locales.

negocios de los tours, fueron captados por los dueños de los operadores turísticos y buses. La otra mitad se repartió en forma de salarios (chóferes, guías, mecánicos y personal administrativo). Los dueños de los tour operadores, que son pocos, recibieron aproximadamente el 11% de todos los gastos que realizaron los pasajeros de crucero (valor neto de la comisión que cobra desde abordó la línea de crucero).

El gasto promedio en tierra para turistas de crucero en el Caribe, varió entre US\$15 y US\$270 en el año 2001 (CTO, 2003). Las diferencias muy probablemente se deben a la compra de artículos de lujo con poco contenido local.

Los gastos en tierra caen dentro de este ámbito en Roatán, siendo de aproximadamente US\$60-85. Los pasajeros encuestados en Roatán, reportaron gastos en el barco de cerca de US\$200 diarios como promedio. Las líneas de crucero, toman una parte cada vez más grande de las ganancias de las excursiones que venden con un sobreprecio de, por lo menos, un 100%. Asumiendo que el sobreprecio corresponde a un 100%, entonces las líneas de crucero, cobraron US\$1.275 millones en comisiones en las excursiones en Roatán durante el 2005.³⁴

2. Ambiental

En el campo ambiental existen políticas orientadas a regular la actividad turística. Desde 1997, se ha estado implementando en las Islas de la Bahía el Programa de Manejo Ambiental (PMAIB), con miras a desarrollar un Plan Maestro de Desarrollo de Turismo Sostenible. Con este propósito se creó la Comisión Ejecutiva de Turismo Sostenible (CETS)³⁵, la cual tiene la responsabilidad de promover el turismo en armonía con el ambiente, las políticas de gestión ambiental y procurar una articulación ordenada de las actividades turísticas, residenciales, comerciales e industriales. Asimismo, este organismo es el responsable de velar por el cumplimiento de la normativa ambiental del departamento de las Islas de la Bahía. Entre sus funciones más importantes es la encargada de vigilar por las mejores prácticas ambientales en el sector turístico, la expansión de las obras de infraestructura de saneamiento y la implementación de planes de manejo en áreas protegidas.

Por otra parte, existen las disposiciones legales para prohibir que las empresas de cruceros depositen sus desechos sólidos y líquidos en la Isla, salvo en casos de emergencia para lo cual se requiere la aprobación de la Capitanía de Puerto. Si bien, no se generan desechos sólidos directamente de los barcos cruceros, se ha experimentado un aumento en la cantidad de desechos plásticos derivada, principalmente, de la atención de los turistas de cruceros en los diferentes tours o recorridos por la Isla.

A pesar de lo mencionado anteriormente, ha sido patente el impacto del turismo en general, incluyendo el de cruceros, sobre los atractivos naturales de Roatán. Los impactos se resumen en lo siguiente:

- Daños a los arrecifes de coral por buceadores inexperimentados, falta de anclajes

³⁴ Aproximadamente el 35% de los pasajeros desembarcan en Roatán. Los datos de encuestas demuestran que el 69% de ellos tomaron excursiones organizadas y que el 75% de este grupo compró el tour a través de la línea de cruceros. Los operadores de tours reportan que el precio neto para la línea de cruceros de una excursión es de US\$25 por persona, y que la comisión estándar para la industria es de un mínimo del 100% de margen de beneficio (mark-up). Por ende, $277,956 \text{ pasajeros (en 2005)} * 0.35 \text{ (desembarcan)} * 0.69 \text{ tomando excursiones} = 67,126 \text{ tomando excursiones}$. Aproximadamente el 76% compran a través de la línea de cruceros (51,016) con una comisión promedio de US\$25 = US\$1.275 millones.

³⁵ Mediante Acuerdo Ejecutivo N° 005/2002.

apropiados y prácticas inadecuadas de los guías y operadores de pequeñas embarcaciones que transportan a los turistas;

- Pesca no regulada de mero sobre los arrecifes (que produce severos daños) para los restaurantes que sirven a los turistas;
- Destrucción y relleno de manglares para construir facilidades y playas para los turistas de cruceros;
- Destrucción de áreas verdes para la construcción de casas vacacionales para turismo residencial, enfocando su mercadeo en pasajeros de cruceros (coadyuvado por el impacto de habitaciones y consumo de agua del gran número de trabajadores temporales de tierra firme, trabajando en la construcción);
- Congestión vehicular y contaminación de las calles principales durante la estadía de los cruceros.

Estos impactos negativos no son atribuibles únicamente a los turistas de cruceros. En gran medida las malas prácticas se deben a actuaciones de los empresarios y microempresarios locales en el afán de realizar sus negocios y complacer a los clientes en el corto plazo.

3. Social

Por una parte, el turismo de cruceros ha creado empleo debido a una mayor actividad en los puertos para gremios como los artesanos, operadores de turismo, servicios de transporte y el comercio en general, entre otros. Sin embargo, existe una clara diferenciación entre los estratos sociales en Roatán y el turismo de cruceros no ha traído mayores beneficios económicos y sociales a los habitantes más pobres. Hay un sector importante de la población de las islas que no posee las habilidades o no tiene la capacitación suficiente para trabajar en turismo, ni en las actividades afines. Al otro extremo, las empresas que acaparan la gran mayoría de los ingresos de los pasajeros de cruceros pertenecen a menos de seis familias, concentrando los beneficios en pocas manos.

Otro impacto significativo son las actividades económicas de un sector de la población, los pescadores que tienen un impacto negativo directo sobre las personas que viven de llevar a los turistas a bucear en los arrecifes de coral. Los primeros tienden a pertenecer a un estrato socioeconómico más pobre que los segundos, quienes hablan inglés y tienen un mayor nivel de escolaridad. Además, gran número de compañías de buceo pertenecen a extranjeros. La demanda de los restaurantes en pescado, especialmente del pez mero, ha aumentado fuertemente con la llegada de los cruceros, por ende causando un impacto indirecto sobre los arrecifes y las personas que viven del turismo tradicional de las islas, relacionado con el buceo. La posibilidad de capacitar técnicamente a los habitantes locales, permitiría a éstos el desplazar o complementar las actividades de buceo concentradas en manos de unos pocos extranjeros. Esto, a su vez, reduciría el manejo destructivo del arrecife reñido entre los pescadores locales y los empresarios de buceo extranjeros.

Un impacto de gran importancia ha sido una fuerte migración de personas desde tierra firme hacia las islas, en procura de aprovechar las oportunidades que esta actividad ofrece. Esto aumenta los precios de las viviendas y la pérdida de áreas verdes. Además, se ha reportado que los constructores de las casas vacacionales e instalaciones turísticas contratan empleados por cortos periodos, sin beneficios sociales, para después despedirlos antes de formalizar legalmente las obligaciones patronales. Aparentemente muchas de estas personas se quedan en la isla con bajos ingresos, empleo temporal y en condiciones de vida inadecuadas. Generan presión sobre

los servicios sociales y se les han relacionado con un aumento en la delincuencia y drogadicción.

Cabe notar que estos impactos sociales, con excepción de la concentración de ingresos en pocas familias, se atribuyan al turismo en general, no específicamente al turismo de cruceros. Sin embargo, el gran número de pasajeros de cruceros sobrepasa en orden de magnitud el número de turistas de estadía, especialmente con relación a la actividad de buceo en Roatán.

J. Conclusiones

Tanto los organismos del gobierno como las organizaciones no-gubernamentales y el sector privado, directa o indirectamente involucrados, coinciden en que el turismo de crucero ha traído a la isla consigo ventajas y desventajas. Existe interés en algunos sectores de la población por aumentar la llegada de cruceros, aunque sea a costa del deterioro de la calidad del destino. Afirman que existen alternativas de solución para hacer del turismo de cruceros un turismo sostenible. Aunque esto implique sacrificar los otros sectores del turismo a favor del turismo de cruceros, en cierta medida es lógico, puesto que el turismo de buceo, la modalidad de "todo-incluido", ha dejado pocos beneficios para la población en general, y ha concentrado esos ingresos en los dueños que operan este segmento del mercado. A la vez, el turismo de cruceros también concentra una gran parte de sus beneficios en pocas manos. Esto se podría resolver únicamente a través de la capacitación de la población excluida de ambas modalidades y la implementación de políticas que motiven a los grandes actores a contratar sus servicios personales o empresariales.

A continuación se resumen los resultados de la investigación cualitativa sobre estos aspectos. Cada uno de estas aseveraciones está basado en entrevistas con funcionarios, empresarios y organizaciones ambientales de la isla.

a. Impactos positivos de turismo de cruceros

- Crecimiento en la generación de empleos por servicios directa o indirectamente asociados con este tipo de turismo.
- A partir de la llegada de cruceros, se ha incrementado y diversificado la prestación de servicios de turismo, restaurantes, servicio de transporte independiente y, en menor escala, artesanos locales.
- Incremento de las ventas en los negocios involucrados.
- Se creó el servicio de tours independientes y sus despachadores en las instalaciones del muelle.
- Los servidores de turismo se han organizado a raíz de los cruceros, para poder brindar un mejor servicio.
- Ha permitido el incremento de ingresos de las familias (mejoras en la economía familiar).
- Se ha aumentado la participación de la mujer en actividades económicas fuera de la casa. En particular, en la actualidad, existen más mujeres trabajando como guías de turistas para pasajeros de cruceros.
- Motivación a la población isleña, en general, para lograr un mejor nivel de educación.
- Los ingresos provenientes de tasas o impuestos a los cruceros ha permitido a la Municipalidad desarrollar más obras de infraestructura local.

- El Gobierno se ha beneficiado con los ingresos cobrados por los organismos gubernamentales involucrados en la atención a los barcos de cruceros.
- La economía del país, en general, y principalmente la de los departamentos de la costa norte de Honduras, como Atlántida, Yoro, Colón y Cortés, se han visto beneficiadas, debido a que son los proveedores de los insumos y materiales para los servicios brindados en Roatán, como productos alimenticios, repuestos de vehículos automotores, materiales de construcción, etc.

b. Impactos negativos del Turismo de Cruceros

i. Ambientales

- Es inevitable la presión sobre los recursos naturales de esta isla, especialmente en el Municipio de Roatán, cuya magnitud pone en peligro la calidad del destino turístico. La falta de planificación y orden territorial exacerba el impacto.
- Debido a la capacidad de carga no controlada y falta de cultura ambiental, el daño a los arrecifes cada vez aumenta más. Esto se debe tanto al turismo de cruceros como el convencional, pero la mayor cuantía de pasajeros de cruceros, así como su poca capacitación en buceo, impacta más a los arrecifes.
- Incremento de desechos sólidos y líquidos por los materiales utilizados para la atención de los turistas en los diferentes tours. Igualmente, esto se atribuye al turismo en general, pero el volumen de pasajeros de cruceros concentra el problema.
- La densidad y el volumen de vehículos cuando hay cruceros en puerto.
- Sobrecarga en la capacidad de la isla, con la llegada de dos y tres cruceros el mismo día.

ii. Sociales

- La continúa migración de hondureños de tierra firme a la Isla, muchos de ellos con un nivel mínimo de educación, sin contar con políticas locales para satisfacer sus necesidades básicas – infraestructura no adecuada (agua potable, saneamiento, electricidad, etc.).
- Incremento de problemas de tipo social y de convivencia (drogas, prostitución, delincuencia).
- Incremento de niños en las calles cercanas al muelle de cruceros.

iii. Económicos

- La estructura del negocio de cruceros asegura que la línea naviera mantiene un fuerte poder de mercado que obliga a los proveedores de servicios a competir basado en precios bajos. Esto limita la generación de mayores ingresos locales.
- Los propietarios de hoteles, restaurantes y otros servicios (como buceo y tours), que normalmente brindan servicios a los turistas de estadía y no a los pasajeros de cruceros, reciben quejas de sus huéspedes, porque los días que hay cruceros, las playas están sobrecargadas o reciben una menor atención.
- Los prestadores de servicios turísticos, principalmente los despachadores, guías de turismo y transportistas se han organizado por necesidad, pero les hace falta capacitación para poder brindar un mejor servicio.
- Falta de capacitación de los encargados de los servidores de turismo, creando un mal servicio que puede dar una imagen negativa.

- Incremento del costo en el transporte local, los taxis y buses, en los días de llegada de los cruceros, debido a que están casi en su totalidad atendiendo a los turistas de cruceros. Esto dificulta el transporte de la población en general y los pocos que están disponibles, incrementan el costo de sus servicios.
- Falta de una infraestructura portuaria adecuada, para satisfacer las necesidades de las empresas de cruceros y turistas.

c. Sugerencias para mejorar el servicio del turismo de cruceros, a corto plazo, según las personas entrevistadas:

i. Capacitación

- Organizar un centro de capacitación técnica en Roatán, que incluya capacitación en técnicas de turismo, otros idiomas como el francés e italiano.
- Continuar con la ejecución del convenio de capacitación existente entre el Instituto Nacional de Capacitación de Honduras y la Cámara de Comercio, para apoyar el entrenamiento de los guías de turistas y conductores de buses y taxis, siendo ésta una de las prioridades para realizar en el 2006/2007.
- Brindar capacitación sobre organización y servicio al cliente a los prestadores de servicios, guías de turismo y transportistas que prestan sus servicios en el muelle. Brindar capacitación sobre las leyes de tránsito a las personas que dan el servicio de transporte.
- Incrementar el apoyo financiero y la capacitación a artesanos locales, para que mejoren su producción en calidad y cantidad y proveer así una mayor venta de artesanías a los turistas de cruceros. Se pretende crear un centro de apoyo micro financiero. En la actualidad la oferta de artesanía local es muy deficiente.

ii. Ambientales

- Que los negocios involucrados en los servicios de turismo cumplan con las normativas ambientales y que las autoridades locales velen por el cumplimiento de ellas, estableciendo las ordenanzas y multas correspondientes.
- Establecer un plan de manejo para los recursos marinos, consensuado entre los pescadores, operadores de buceo, hoteleros y operadores de tours de cruceros.
- Para minimizar el impacto en los arrecifes, brindar una mayor educación ambiental a los turistas, dentro del crucero, previo a la parada en Roatán, procurando una mayor conciencia ambiental.
- Eliminar el pez mero de los menús de los restaurantes turísticos o asegurar que no se obtiene del arrecife.
- Hacer una campaña publicitaria, masiva y agresiva, sobre la conservación del ambiente y la atención del turismo, en procura de la sostenibilidad del mismo.
- Hacer efectivas las ordenanzas municipales y las multas correspondientes a los operadores de turismo que no presten adecuadamente sus servicios.

iii. Sociales

- Que el Gobierno Central y local trabajen más en el desarrollo de programas especiales para mejorar las condiciones de vida de la población y del ambiente, atendiendo de manera inmediata la presencia de niños en las cercanías del muelle de cruceros.
- Establecer políticas sobre migración a Roatán, creando programas que obliguen a las personas involucradas en la construcción de proyectos de desarrollo o servicios

turísticos, a que establezcan las condiciones mínimas de salud, vivienda y saneamiento básico.

- Intensificar las medidas de seguridad, haciendo un mayor número de operativos y vigilancias en los diferentes sectores de la isla.
- Para apoyar esta situación, en relación a la prostitución, tener un mejor control de los lugares donde estas personas prestan este servicio y vigilar las condiciones.
- Formular una mejor política de antinarcóticos y hacer cumplir las leyes existentes.

iv. Económicos

- Fomentar el desarrollo de nuevos destinos turísticos, con la utilización adecuada de los otros recursos naturales existentes en la Isla para minimizar el impacto en las playas y arrecifes.
- Mejorar la calidad y cantidad de servicios turísticos.
- Realizar una mejor planificación de las llegadas de cruceros, incentivando la presencia de estas empresas en temporada baja.
- Implementar un plan estratégico, que contemple políticas, ambientales, sociales, económicas y turísticas y que en su formulación e implementación se involucren todos los sectores de la Sociedad Isleña.

Cabe destacar que, aunque algunos de estos aspectos se refieren al turismo en general a Roatán, la gran mayoría de visitantes en términos numéricos llegan a bordo de los cruceros, aunque la mayoría de los negocios de la isla dependen del turismo de estadía; y estos comentarios sobre impactos y recomendaciones son los que las personas entrevistadas respondieron cuando se consultaron específicamente sobre el turismo de cruceros.

d. Consideraciones generales del turismo de cruceros en Roatán

Se podría concluir que existen ciertos problemas estructurales del turismo en general a Roatán cuyas soluciones deben enfocarse integralmente:

- Roatán es ambientalmente frágil, con un recurso turístico de alto valor – el arrecife de coral – que se está degradando debido a la falta de control del turismo masivo. En vez de hacer un segundo muelle para atraer más cruceros, Honduras podría considerar dirigir la inversión para este sector hacia tierra firme en la costa caribeña, en lugares menos sensibles, con problemas de empleo. En este sentido, la propuesta bajo estudio para la construcción de un puerto de cruceros en Trujillo podría ser una alternativa de alto impacto positivo en lo económico y social, y de bajo impacto ambiental.
- Existe una apremiante necesidad de capacitación de las personas que actualmente no pueden participar de los beneficios del turismo por falta de habilidades. Dado que los pasajeros de cruceros gastan más en la adquisición de productos, especialmente artesanías que en tours, existe una gran oportunidad para apoyar proyectos de micro-crédito para suplir estas necesidades. Los operadores de buceo tienden a ser extranjeros por falta de habitantes locales calificados y certificados.
- El Fondo de Fomento de Turismo debería constituir una fuente indispensable para estas iniciativas, a través de los fondos del Programa Nacional de Turismo Sostenible

(PNTS) para Honduras.³⁶ El PNTS es un programa del BID para asistir un modelo turístico sostenible en Honduras. Las Islas de la Bahía constituyen algunas de las regiones prioritarias.

³⁶ “El FFT ofrecerá apoyo financiero (US\$2,5 millones) mediante un esquema de financiamiento compartido (“matching grants”). Los recursos de fondos compartidos serán para preinversión, inversión, capacitación y asistencia técnica.” – “Honduras: Programa Nacional de Turismo Sostenible (PNTS) (HO-0195); propuesta de préstamo”; documento del Banco Interamericano de Desarrollo.

Anexo II

El Turismo de Cruceros en Costa Rica

A. Introducción

Costa Rica, reconocida internacionalmente por su gran diversidad y concentración de recursos naturales, encuentra en la actividad turística su primera fuente generadora de divisas. A través de una estrategia de atracción orientada al turismo sostenible o de mayor valor agregado, que conjuga elementos como el medio ambiente, la rentabilidad y la generación de empleo, este país ha logrado posicionarse en el mercado mundial como un destino seguro y rico en bellezas naturales.

Durante 2005, el turismo de estadía generó US\$2.090 millones, monto que constituye prácticamente el doble de las exportaciones de café y banano, al mismo tiempo que supera en un 40% las ventas de microestructuras electrónicas, principal producto de exportación del país. Actualmente, los ingresos por concepto del turismo representan el 7.4% del producto interior bruto.³⁷

Costa Rica participa en el turismo de cruceros desde antes de 1987. Ofrece dos opciones principales: una en el Caribe en Limón y la segunda en el Pacífico en Puntarenas. Ambas son ciudades de más con 100 años de existencia como puertos, tanto de pasajeros como de carga. Limón también cuenta con su puerto auxiliar de Moín, mientras que Puntarenas cuenta con Puerto Caldera, ambos principalmente para buques de carga. Costa Rica cuenta con puertos más pequeños en Quepos, Golfito y Punta Morales (Chomes). Todos estos puertos están habilitados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y cuentan con el código de protección de naves ISPS (Código de Seguridad Internacional para Buques y Facilidades de Puertos).

Casi todos los cruceros grandes atracan en Limón o Puntarenas, aunque ocasionalmente en Moín o Caldera. Los cruceros de menor calado (“*pocket cruises*”) viajan exclusivamente en el Pacífico y atracan además en Golfito y Quepos, o anclan frente a la playa en la Isla de Coco (únicamente el barco Okeanos Agresor) o Marengo. En total hay unas 80 recaladas al año en los puertos secundarios (Marengo, Playas del Coco, Quepos, Curú, Tortuga y Golfito).

La temporada de cruceros es de septiembre a mayo de cada año. Limón es el puerto que recibe mayor cantidad de estas embarcaciones y, además, constituye la ventana principal para comerciar, por vía marítima, mercancías con el mundo. Alrededor de un 70% de la totalidad de los cruceros que atracan en el país anualmente lo hacen a través de este puerto. Por esta razón, la afluencia de estas embarcaciones tiende a congestionar el tránsito en el puerto ya que con frecuencia los barcos mercantes deben esperar para ser atendidos.

El Estado ha hecho inversiones para mejorar las condiciones de recibimiento de los cruceros en Limón (US\$3 millones en 2002) y en Puntarenas (monto similar). Sin embargo, algunos aspectos estructurales del muelle en Puntarenas limitan las posibilidades para recibir un mayor número de cruceros.³⁸ Existen actualmente varios proyectos para mejorar la atención a cruceros en Limón: separar los buques de carga de los cruceros; ampliar el rompeolas; mejorar los dragados; y dismantelar uno de los muelles y en su lugar construir tres muelles especializados para cruceros,

³⁷ Cifras de turismo de estadía del Anuario Estadístico de ICT (2004 y 2005-borrador), Encuestas Aéreas 2004 y 2005, Banco Central de Costa Rica.

³⁸ Deterioro del pilotaje, ausencia de una extensión al muelle en paralelo con la costa, corrientes que impiden atracar excepto con horarios dependiendo de las mareas.

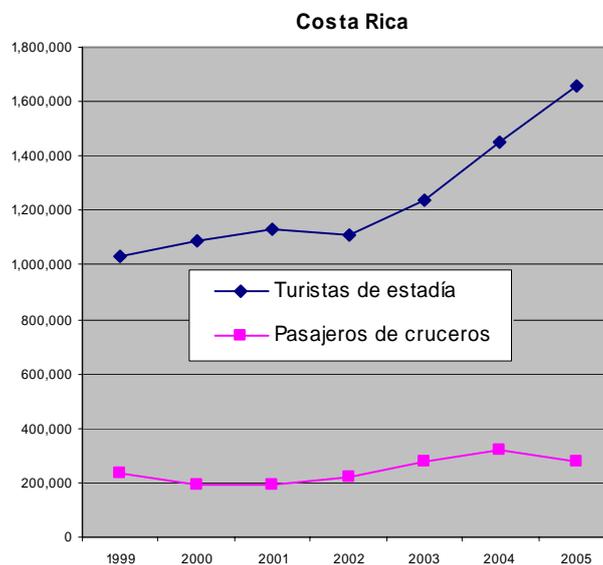
uno de los cuales tendría las condiciones para funcionar como puerto base ("*home-port*") – lugar de donde ingresan y salen pasajeros al inicio o final de un viaje y sitio donde se reabastece de insumos y repuestos la nave.

Además, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes está gestionando ante el Banco Mundial un financiamiento para un plan maestro que le permita desarrollar la Ciudad Puerto en Limón, para trasladar paulatinamente las operaciones de barcos mercantiles al puerto de Moín y la atención de cruceros en el complejo portuario de Limón, evitando congestión y deterioro de la ciudad. Este plan busca, además, armonizar la ciudad de Limón con su entorno natural y favorecer su desarrollo como centro comercial de servicios. El proyecto inyectaría a la ciudad de Limón, en los próximos 8 años alrededor de US\$250 millones para generación de fuentes de empleo y mejora en la calidad de vida. El gobierno dispone de US\$500.000 para los estudios de factibilidad.

B. Turismo de cruceros en relación con turismo de estadía

La cantidad de pasajeros que llegan vía cruceros a Costa Rica representa aproximadamente un 17% de los turistas totales (Figura 12: Llegadas de turistas de estadía y de cruceros). El país recibe unos 300 mil pasajeros de cruceros al año, en contraste con más de 1.5 millones de pasajeros de estadía, principalmente atraídos por la naturaleza de Costa Rica. El crecimiento de la demanda de turismo de estadía ha sido del 10% por año entre 1999 y 2005 (+14% de 2004-2005), mientras que los cruceros aumentaron 3% por año en el mismo periodo (-12% de 2004 a 2005).³⁹

Figura 12: Llegadas de turistas de estadía y de cruceros⁴⁰

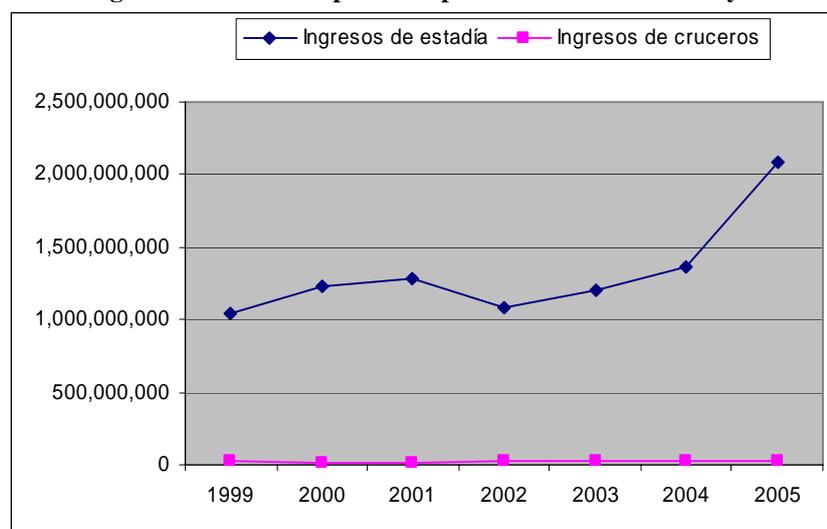


³⁹ 1,031,185 turistas de estadía y 235,039 de cruceros en 1999; en 2005, 1,659,167 de estadía y 280,017 de cruceros.

⁴⁰ Fuente: ICT

La diferencia entre ingresos de divisas por estadía y cruceros es aún más marcado (Figura 13): El país recibió US\$2.1 mil millones de dólares por turismo de estadía, respecto a solamente US\$18.9 millones de la industria de cruceros – 110 veces menor, aún después de 20 años de recibir turismo de cruceros. El turista promedio de estadía gasta US\$934-US\$1,260 durante una estadía media de 10.5 días.⁴¹ El 86% cuenta con universidad o postgrado; el 59% visita una reserva natural; y el 62% participa en observación de flora y fauna. Este perfil es de bastante más alto nivel socioeconómico, más interés en la naturaleza y realiza un mayor gasto en el país que el pasajero de cruceros. Dadas estas diferencias, parece evidente que sería perjudicial para Costa Rica permitir que el turismo de cruceros impacte en forma negativa la calidad de la experiencia del turista de estadía. Cada turista de estadía deja casi US\$1,000 mientras que, según este estudio, cada pasajero de crucero deja alrededor de US\$67, o sea 15 veces menos.

Figura 13: Ingresos a Costa Rica por concepto de turismo de estadía y de cruceros⁴²



C. Actores

Varios actores del Gobierno Central tienen participación en la actividad de cruceros. El Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), el Instituto Nacional de Puertos del Pacífico, la Junta Administrativa Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente del Atlántico (JAPDEVA), el Ministerio de Salud y el Instituto Costarricense de Turismo (ICT) son los más importantes. Las tres primeras instituciones delimitan las políticas y regulaciones sobre el tránsito, operación, carga y descarga de las embarcaciones. El Ministerio de Salud vela por las condiciones sanitarias de los alimentos en los alrededores de los puertos e ICT es el encargado de dictar las políticas para incentivos de la actividad turística.

Los servicios por atraque y manejo administrativo son manejados por cuatro agencias navieras que se encargan de la facilitación de trámites, la conexión con entes y organizaciones locales y otros tipos de apoyo logístico necesarios para la operación de cruceros una vez atracados.

⁴¹ ICT, Anuario 2004, Encuesta Aérea 2005-IV

⁴² Fuente: ICT

En la prestación de servicios turísticos existe una mayor participación de proveedores, aunque estos están administrados por tres grandes compañías de San José y un par en Limón. En orden de importancia en el movimiento de pasajeros, Swiss Travel Service, TAM Corporation, SHOREX, ASUAIRE y la Asociación de Transportistas en Limón han manejado, hasta ahora, la oferta de servicios. Los servicios de transporte y guía son por lo general contratados en el área central del país, donde hay compañías fuertes que adquieren autobuses de último modelo. Existen algunos casos de oferta de estos servicios a nivel local, pero no es sólo escaso, sino que no es competitivo por la falta de recursos financieros.

En cuanto a los proveedores de tours o destinos turísticos, la oferta es amplia y se repite de nuevo el mismo patrón en que los más exitosos no son miembros de la comunidad de los puertos, sino de la capital, San José. La oferta de productos estrictamente locales en referencia a miembros de la comunidad es sumamente limitada.

D. Regulación nacional específica para cruceros y cumplimiento de normas nacionales e internacionales

Aunque el país lleva casi veinte años recibiendo cruceros, no existe una política articulada que regule esta actividad. Varios esfuerzos han venido desarrollándose por parte de los diferentes actores, pero no han logrado conjugarse en la definición de una estrategia de manejo del turismo de cruceros en Costa Rica.

Las administraciones portuarias han venido promoviendo la actividad de cruceros a través de la reducción de tarifas pagadas por cada pasajero (de US\$3.50 a US\$2.09 en Limón) y flexibilización de los recargos y multas por tiempos de estadía. Además, de acuerdo con las regulaciones marítimas internacionales, los cruceros tienen prioridad de atraque frente a los buques de carga porque transportan personas.

La legislación referida al cuidado del medio ambiente por parte de las embarcaciones de cruceros es muy limitada en Costa Rica. El país se ha suscrito al Convenio Internacional de Responsabilidad Civil de 1969, donde se expresan los derechos que tiene el estado costero para tomar medidas para prevenir, mitigar o eliminar un daño relacionado con la polución de aceites (hidrocarburos). En el mismo se establecen los montos de indemnización que deben pagar los barcos si existe derrame de aceites en aguas costarricenses, los cuales fueron actualizados en 1992.

Por otro lado, existen otros convenios relacionados con la seguridad de los seres humanos en el mar y la prevención de la contaminación marítima, como SOLAS 74 y MARPOL 73/78, los cuales Costa Rica no ha ratificado.⁴³

En Costa Rica la estructura tarifaria de los puertos tiende a favorecer la actividad de cruceros frente al transporte de carga, lo cual tiene una incidencia importante sobre el comercio de mercancías.

⁴³ Se especifica la naturaleza de estos convenios en la página 14. La no ratificación de MARPOL por parte de Costa Rica se debe a un error burocrático en la Asamblea Legislativa, que no ha sido rectificado a la fecha.

E. Navíos y tipos de viajes

Las modalidades de cruceros que llegan a Costa Rica son variadas. Las principales líneas navieras son Princess, Holland America, Royal Caribbean, Celebrity, Carnival y Crystal: Estas seis compañías concentran más del 60% de los barcos que visitan el país.

Los cruceros más grandes que llegan a Costa Rica tienen una capacidad máxima de 2000 pasajeros y, por lo general, no viajan con ocupación plena. La tripulación ronda entre las 500 a 1000 personas, dependiendo del tipo y tamaño del barco. Una sexta parte son oficiales y el resto mucamas, saloneros, misceláneos, etc. Por lo tanto la relación tripulación - pasajeros es de 1:2, mientras que en uno de lujo es de 4:5.

Un mercado distinto es el de los cruceros de menor calado (“pocket cruises”, de menos de 200 pasajeros) que consiste en 6 naves que atracan en puertos Puntarenas, Caldera, Golfito y frente a la playa en Marengo e Isla de Coco. Estos cruceros pequeños son de tipo “boutique”, con estilos propios (naturaleza, deportes acuáticos, buceo, etc.) y cuentan con expertos especializados en áreas temáticas.

F. Servicios a las navieras

El cobro por servicios de puerto a los cruceros es típicamente de unos US\$8,000 en el Caribe y de US\$7,300 en el Pacífico. En contraste, un buque de carga de eslora similar paga US\$15,000 en el Caribe y US\$53,000 en el Pacífico.⁴⁴ Esto incluye todos los costos pagados a las autoridades portuarias, incluyendo US\$2.09 por pasajero en el Caribe y US\$2.50 el Pacífico, uno de los impuestos per capita más bajos de la región.

Los cruceros en Costa Rica típicamente cargan 300-400 toneladas de agua en puerto. Esto se paga a US\$3.50 por tonelada en el Pacífico, directamente de la cañería pública del Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (AyA). En el Caribe, se paga US\$7 por tonelada, porque es necesario llevar el agua al barco en camión cisterna.

A pesar de que algunas autoridades portuarias afirmaron en las entrevistas que los barcos no descargan desechos en Costa Rica, los individuos que operan los servicios para los buques aseveran que, en la práctica, sí se reciben desechos sólidos y pastas concentradas de aguas fecales, jabonosas y aceitosas, parcialmente procesadas y desinfectadas. El costo es de US\$23.60 por tonelada métrica de desechos sólidos y US\$60.00 por tonelada de desechos líquidos, pagado a proveedores locales. Este proceso es regulado por varias normativas del Ministerio de Salud y del Ministerio de Agricultura y Ganadería. Solo se permiten desechos sólidos y secos como chatarra, madera, zinc, latas, plástico, cartón, papel y metales. No se permiten desechos de productos alimenticios ni biodegradables ni químicos ni radioactivos ni desechos médicos. El manejo de desechos se lleva a cabo a través de compañías privadas que entregan las aguas aceitosas a quemadores en fábricas de vidrio o cemento. Las aguas jabonosas y fecales se reciben en forma concentrada, para su disposición en lagunas de oxidación comerciales en Cartago. Los desechos sólidos se reciben para la incineración en la ciudad de Alajuela o para reciclaje y venta en Orotina. Las compañías que transportan los desechos cuentan con el permiso sanitario del

⁴⁴ Estadía por 12 horas para un buque de carga promedio de 50,000 TRB con 200 metros de eslora y que puede cargar 2,500 toneladas y un barco crucero, de características similares, con 1000 pasajeros a bordo.

Ministerio de Salud y están obligadas a presentar un certificado de destrucción de los desechos, que generalmente se cumple. Sin embargo, existen algunos casos en que esto no se cumple y el destino de los desechos es desconocido.

Un barco crucero típicamente gasta US\$15,000 por atraque en Costa Rica en diversos productos como provisiones y servicios conexos.⁴⁵ Los servicios que un agente de navieras ofrece son: servicio de operaciones marinas, programando la llegada del crucero con 1 a 4 años de anticipación; “*ship calls*”, confirmación, reportes y registro de puerto; proformas y pagos; coordinación con las autoridades portuarias y servicios de operaciones; despacho de migración, capitán de puerto, cuarentena, salud y aduana; transferencias, desembarco de pasajeros y tripulación, evacuaciones médicas; suministros, entrega de carga aérea y marítima; preparación del plan de acción, logística; reporte de hechos, situación económica, legal y política, informes de tiempo; reporte de contingencia de puerto en caso de desastre, etc.

G. Perfil y hábitos de compra de los pasajeros durante las escalas

En este estudio, se utiliza valores medianos para el comportamiento de gastos del pasajero típico, en preferencia al promedio aritmético, dado que se denota una desviación importante hacia arriba de una distribución normal. Este tipo de desviación se debe a unos muy pocos valores bastante más altos que lo común. Sin embargo, se utiliza el promedio aritmético para calcular el flujo bruto para el país, ya que los gastos extraordinarios de unos pocos pasajeros sí afectan los flujos para el país.

i. Perfil demográfico de los pasajeros que desembarcan

La gran mayoría de los pasajeros entrevistados eran angloparlantes, de Estados Unidos (63%), Canadá (11%) y Reino Unido (19%). El 60% de los pasajeros eran mujeres y la edad media (hombres y mujeres) era de 60 años, mucho mayor que en Roatán. El ingreso anual familiar reportado fue de US\$90-100 mil, también mucho mayor que en Roatán. El 48% de los pasajeros reportaron ser jubilados, versus el 29% en Roatán. La mayoría reportaron educación universitaria y 5 semanas de vacaciones.

ii. Actividades durante la escala

En Costa Rica, aproximadamente 60% de los pasajeros desembarcaron. Las razones principales para desembarcar fueron: (1) gente amigable; (2) seguridad personal; (3) paisajes escénicos; (4) limpieza; (5) calidad de las áreas protegidas; y (6) habilidad para comunicarse. En Limón, la visita a las playas, arrecifes y cultura tiene mayor peso que en Puntarenas.

En Costa Rica la mayor parte de los tours los llevan a cabo las cuatro compañías que se mencionaron en la sección sobre actores. Un elemento clave para el éxito de estas compañías es la garantía de la puntualidad, en el sentido de no dejar pasajeros desamparados cuando el crucero sale del puerto, así como la seguridad, para evitar riesgos de responsabilidad civil de parte de las líneas navieras.

⁴⁵ En el 2005, típicamente gastaron US\$800-1000 para agua potable (300-400 ton.), US\$700-1000 para manejo de desechos sólidos (30-40 m³), US\$1600-2000 para cambio de tripulación (transporte y hoteles), US\$10,000-12,000 para provisiones y entrega de re-embarques, contenedores, etc.; con menos frecuencia el manejo de concentrado de aguas servidas (“*sludge*”) a US\$1500 (20-25 ton.) por barco.

De los pasajeros que desembarcaron, el 70% en Limón y el 52% en Puntarenas, compraron un tour. Las actividades preferidas consistieron en hacer compras, visitar la ciudad, ir a la playa, caminar, hacer tours en bote, observación de naturaleza o realizar actividades de aventura.

La elección prioritaria fue la realización de actividades de aventura suave en entornos naturales, que incluyen áreas de vida silvestre. En el caso de Limón, las tres actividades más populares en orden fueron los viajes en bote por los canales que llegan a Tortuguero, el Teleférico del Bosque Lluvioso y los ríos caudalosos para *rafting*. Otras actividades muy populares tienen que ver con las tirolinas en Manzanillo y los tours organizados al Aviario del Caribe. Las visitas a los Parques Nacionales son importantes también pero solo en Cahuita hay un número significativo.

En Puntarenas la oferta es similar con viajes en bote a un manglar cercano, visita al Teleférico del Bosque en el Pacífico, viajes en ríos de aguas bravas, viajes a San José, Volcán Poás, El Bosque Nuboso de Monteverde y otros que igualmente tienen que ver con aventura suave en ambientes naturales, así como compras de artesanía en Sarchi.

A nivel local de cada puerto, fuera de las grandes compañías, existe un grupo levemente organizado para proveer servicios turísticos directamente a los pasajeros, ofreciendo viajes, transporte en taxis y alimentación a menor precio. Se calculó que menos del 5% de los pasajeros utilizan estas empresas locales.

iii. Gastos de pasajeros

El 62% de los pasajeros que desembarcaron en Costa Rica compraron tours. Pagaron en promedio US\$71.90 (\$69 mediana). Se estimó que el 75% de los tours se compraron a la línea naviera, dentro del barco o antes de iniciar el viaje, en cuyo caso más de la mitad quedó como comisión para la compañía y el resto al tour operador local. El precio neto mediano de los tours se calculó en US\$39.45.⁴⁶ Dividido entre el número de pasajeros desembarcado, el gasto neto mediano en Costa Rica para tours es US\$24.46. Dado que solamente el 60% de los pasajeros desembarcaron, el monto neto promedio de gasto en tierra para tours fue de US\$15.29 (\$14.68 en mediana) por persona, tomando en cuenta todos los pasajeros, sin importar si desembarcaron o no.

⁴⁶ El precio neto es el monto que recibe el operador en tierra. Del monto reportado por los turistas (rack rate), 25% se compra directamente al tour operador y 75% se compra a la línea naviera con un 100% de mark-up. Se calcula entonces: $RACK = 0.25 \times NET + 0.75 \times NET \times 2 = 1.75 \times NET$. Por lo tanto, $NET = RACK / 1.75$.

Cuadro 6: Resumen de los gastos de pasajeros de crucero en Costa Rica (N=1154)

	% de pasajeros que desembarcan ⁴⁷	Neto mediana US\$	Gasto mediano / pasajero desembarcado	Neto promedio US\$	Gasto promedio / pasajero desembarcado
Costo promedio del tour	62%	\$39.45	\$24.46	\$41.11	\$25.49
Gastos totales fuera del tour	77%	\$40.00	\$30.78	\$64.13	\$49.35
- Artes y artesanías	46%	\$30.00	\$13.70	\$46.71	\$21.33
- Libre de impuestos	10%	\$25.00	\$2.40	\$48.65	\$4.68
- Otros souvenirs	22%	\$20.00	\$4.38	\$33.00	\$7.23
- Alimentos y bebidas	26%	\$10.00	\$2.56	\$18.75	\$4.79
- Transporte local	8%	\$32.50	\$2.53	\$40.73	\$3.18
- Boletas para eventos	3%	\$14.00	\$0.35	\$50.03	\$1.26
- Otros			\$4.85		\$6.88
Compras totales en Costa Rica			\$55.24		\$74.84

En el puerto, el valor neto mediano de las compras fue de US\$30.78 (\$49.35 en promedio) por *pasajero desembarcado*. Tomando en cuenta la *totalidad de los pasajeros a bordo*, esto significó US\$18.47 en mediana o US\$29.61 en promedio por pasajero. Este gasto se distribuyó entre artesanías (US\$13.70); transporte local (US\$2.53); compras libres de impuestos (US\$2.40); alimentos (US\$2.56); y boletos y entradas a los atractivos visitados (US\$0.35).

El total neto mediano de gastos, con tours y compras fue de US\$55.24 (\$74.84 en promedio) por cada pasajero que desembarca.⁴⁸ Esto corresponde a US\$33.14 (\$44.90 promedio) por cada pasajero a bordo del crucero. Vale notar que las compras de artesanías locales fueron casi 6 veces mayor que las compras libre de impuestos. Esto indica que este dinero entra directamente en la economía local. No obstante, existe un esfuerzo por parte de las líneas de cruceros, en algunos puertos, de aumentar las ventas libres de impuestos en tiendas bajo su control.

iv. Opinión sobre la localidad

En contraste con Roatán, en Costa Rica, todos los niveles de satisfacción fueron más altos, especialmente en Limón (4.32 en una escala Likert de 1 a 5). Sin embargo, la opinión de que regresaría personalmente en crucero o recomendarlo a una amistad (4.38) fue más probable que regresar para turismo de estadía o recomendarlo (3.88), excepto en Limón donde la opinión prevaleció en recomendar a las amistades regresar por vías convencionales (4.16). Aunque se

⁴⁷ Porcentaje de pasajeros encuestados que participaron en cada actividad o compra.

⁴⁸ Total por pasajero = Precio neto x 62% que compraron tours + gastos locales x 77% que hicieron compras

argumenta que el turismo de cruceros podría generar turismo de estadía en el mismo lugar, no hay estudios que corroboren éste.

La elasticidad de los precios del pasaje en crucero fue mucho mayor que en Roatán en promedio, pero no en la mediana. Los pasajeros a Costa Rica indicaron que pagarían US\$245 más en promedio y US\$100 más en mediana. Esta diferencia se debe a que el promedio registró algunos pasajeros que estarían dispuestos a pagar valores más altos.

Igual que en Roatán, la voluntad para pagar más para proteger o mantener los recursos naturales y culturales del lugar, indicaron una mediana de US\$50 adicionales para aquellos que desembarcaron. El porcentaje promedio para proteger la naturaleza fue de 57% versus 43% para cultura.

H. Perfil y hábitos de compra de las tripulaciones durante las escalas

i. Perfil demográfico de los tripulantes que desembarcan

A diferencia de Roatán, donde el 46% procedían de Centroamérica y el Caribe, las nacionalidades de las tripulaciones de los barcos que atracaron en Costa Rica tuvieron predominancia de Oceanía y Asia (48%), seguido por Europa (12%), y Centroamérica y el Caribe (12%). Relativamente pocos provinieron de países desarrollados (10%). Casi todo los tripulantes eran hombres (90%) versus el 67% registrados en Honduras. La edad mediana fue de 30 años y el nivel de educación mostró una tendencia hacia graduados de universidad. El tamaño de sus familias fue bastante mayor que de los pasajeros y de los tripulantes de Roatán, con un promedio de 4.99 miembros. Cuentan con más de 6 semanas de vacaciones en Puntarenas y 4 en Limón. También varió el nivel de ingresos: US\$15-20 mil en Limón y más de US\$20 mil en Puntarenas.

ii. Motivos para desembarcar y actividades en puerto

Generalmente disponen de 10 horas en puerto en Puntarenas y 3.25 horas en Limón, por lo que menos tripulantes desembarcaron en Limón y participaron en menos actividades. Las razones principales para desembarcar fueron: (1) gente amigable; (2) calidad de las playas; (3) calidad de arrecifes de coral; (4) seguridad personal; y (5) paisajes escénicos. Los que desembarcaron manifestaron satisfacción con el destino. Los tripulantes tienden a participar en actividades de aventura con mayor frecuencia que los pasajeros.

Las principales actividades realizadas por los tripulantes variaron entre ambos puertos. Hacer compras en Costa Rica tuvo más importancia que en Roatán, siendo el 78% en Limón y el 45% en Puntarenas. Las otras actividades consistieron en: playa, del 17% en Limón y 56% en Puntarenas; caminar, del 48% en Limón y 23% en Puntarenas; y visitar la ciudad del 20% en Limón y 32% en Puntarenas. Actividades relacionadas con la naturaleza y de aventura fueron del 2-4% en Limón y 6-11% en Puntarenas. Estas diferencias tuvieron que ver con el poco tiempo disponible para los tripulantes en Limón y la presencia de una buena playa contigua al muelle en Puntarenas.

iii. Gastos de los tripulantes

El 16% de los tripulantes en Limón y el 45% en Puntarenas compraron tours, con un costo mediano prorrateado entre todos los tripulantes que desembarcan de US\$15.00. También gastaron en puerto US\$24.80, entre alimentos (\$9.42), compras libre de impuestos (\$3.55),

artesanías (\$4.39) y otros recuerdos (\$2.78), todas en cifras medianas, dividido entre todos los tripulantes desembarcados. Sumando el costo de tours a las compras locales da US\$39.80 en mediana.

iv. Opinión sobre la localidad

Los tripulantes tuvieron en promedio una mejor apreciación de Costa Rica que la apreciación de los pasajeros y tripulaciones en Roatán. Un porcentaje alto de los pasajeros que visitaron Costa Rica, visitaría el país por otra modalidad de turismo y lo recomendaría a un amigo. Los tripulantes indicaron que pasarían más tiempo en el destino si pudieran.

Los tripulantes indicaron una disposición a pagar hasta US\$50 en Puntarenas y US\$25 más en Limón (mediana) para cubrir los costos de desembarcar, el mismo resultado para los pasajeros que desembarcaron en Puntarenas y la mitad del número de los pasajeros en Limón.

La voluntad de pagar más en Costa Rica para la protección del ambiente y la cultura fue también de US\$50 en Puntarenas y US\$25 en Limón (mediana). Este resultado fue el mismo que se obtuvo de los pasajeros en Puntarenas y la mitad del número de los pasajeros en Limón. Asignaron el 56% para naturaleza y 44% para cultura.

I. Impactos en el destino

1. Económico

Según datos del Instituto Costarricense de Turismo (ICT), cada pasajero de cruceros deja en Costa Rica un promedio de US\$94. Sin embargo, según los resultados de este estudio, el monto neto dejado en Costa Rica por pasajero es de US\$67.40⁴⁹, monto que equivale a un 7% de lo que gasta un turista de estadía (de US\$934⁵⁰-1260⁵¹, dependiendo de la fuente). El turismo de cruceros produjo en 2005 unos US\$18.9 millones, contra US\$2090 millones para turismo de estadía.

a. Flujos agregados

Son cinco los agentes receptores y generadores de servicios y recursos en la actividad de cruceros en Costa Rica. El gobierno nacional y el gobierno local o municipal por el lado del sector público, los proveedores de servicios u operadores de turismo por el lado del sector privado, y finalmente, los pasajeros y los tripulantes de los cruceros que visitan los puertos de Limón o Puntarenas. A través de un análisis detallado de las erogaciones de estos dos últimos participantes es posible identificar cuáles otros oferentes de servicios locales perciben recursos de la visita de cruceros.

Los flujos financieros brutos indicados en el Cuadro 7 fueron estimados con base en las disposiciones o tarifas que la legislación costarricense establece, así como en los costos medios obtenidos de la investigación realizada por el CESD y el INCAE. Con base en lo anterior, en

⁴⁹ Tomando en cuenta gastos en tierra de pasajeros y tripulantes, cánones portuarios, impuestos y gastos del barco para insumos y servicios

⁵⁰ ICT, Anuario Estadística 2004.

⁵¹ ICT, promedio ponderado de la Encuesta Aérea IV-2005

Costa Rica, prácticamente todos los gastos resultan inferiores a los observados en Roatán (para efectos de comparación ver Cuadro 5: Estimación de flujo económico por categoría de gastos por visitante), con excepción del gasto realizado por la agencia naviera derivado de las gestiones típicas de operación de un crucero.

Estas actividades, que son ejecutadas por una agencia naviera, incluyen servicios como operaciones marinas, registro de puerto; coordinación con las autoridades portuarias y servicios de operaciones; despacho de migración, capitán de puerto, cuarentena, salud y aduanas; transferencias, desembarques de pasajeros y tripulación, evacuaciones médicas; suministros, entrega de carga aérea y marítima; preparación del plan de acción, logística; reportes sobre el país de atraque del barco, informes de tiempo; reporte de contingencia de puerto en caso de desastre, entre otros.

Cuadro 7: Flujos financieros brutos en Costa Rica (2005)		
Gastos de cruceros (US dólares)	subtotales	totales
Autoridades portuarias		1,480,080
Limón	954,480.00	
Puntarenas	525,600.00	
Gastos de barco (agencia naviera)		2,880,000
Gastos de los pasajeros		12,573,883
Tours	4,282,580	
Compras	8,291,303	
Gastos de los tripulantes		1,938,073
Flujo total		US\$18,872,036

b. Gastos de los pasajeros

A continuación se analiza quiénes perciben y en qué proporciones los gastos realizados por los pasajeros de cruceros en Costa Rica.

c. Acumulación basada en la estructura de costo del negocio

Con base en las categorías de gastos realizadas por los pasajeros en su descenso a puerto, obtenidas de las encuestas CESD-INCAE 2005-2006, y la estimación de la estructura de gastos de los principales oferentes de servicios para los turistas de crucero, se estimó una estructura de costos para cada categoría de gasto. Por medio de la combinación de los parámetros indicadas por la misma industria y la investigación de campo en cada localidad se realizó una estimación de cuánto del monto generado por cada actividad es distribuido entre los costos aproximados de los negocios, incluidas las ganancias de los propietarios. En el Cuadro 8 se muestra el porcentaje por categoría de gasto que es asignado a cada costo incurrido por los oferentes de servicios a los turistas de cruceros en Costa Rica.

Por ejemplo, en el caso del gasto en artes y artesanías un 2% (0.02) se destinan al pago de los permisos municipales o locales por uso de “suelo” o metro cuadrado utilizado para realizar las ventas, tal y como se indica en el rubro de cuotas locales o impuestos. Dentro de la columna de mano de obra local se consigna básicamente el salario pagado a los guías turísticos, a los vendedores de artesanías y al personal de los restaurantes, de acuerdo con la categoría de servicio que se trate, quienes prácticamente en todos los casos no son los propietarios del negocio que ofrece servicios turísticos.

Cuadro 8: Porcentaje estimado de ventas acumulándose en categorías de incidencia de costo

	Depreciación	Rendimiento local a planta	Entradas importadas	Entradas producidas localmente	Mano de obra local (incluye rendimiento a los dueños)	Cuotas locales e impuestos	Cuotas nacionales e impuestos
Tours Vendidos (como fueron vendidos)	0.02		0.30		0.65		0.03
Artes y artesanías			0.21	0.10	0.62	0.02	0.05
Libres de impuestos		0.1	0.7	0	0.2		0
Otros souvenirs		0.1	0.7	0	0.2		0
Alimentos y bebidas (restaurantes pequeños)	0.03	0.29	0.32	0	0.32	0.03	0.03
Transporte local	0.2	0.4			0.4		
Eventos		0.1	0.3		0.6		

Fuente: elaboración propia, basado en parámetros de la industria y datos de los negocios en Roatán y Costa Rica.

d. Estimación de los gastos de pasajeros

Tanto el muestreo estadístico como la metodología utilizada en las encuestas realizadas a los pasajeros y tripulantes permiten obtener una buena aproximación del gasto promedio de los turistas de cruceros que visitan los puertos costarricenses, lo que a su vez hace posible estimar el flujo económico por categoría de gasto de cada visitante.

En el Cuadro 9 se muestran las estimaciones del gasto total para el año 2005 que realizaron los pasajeros desembarcados en Limón y Puntarenas. Para este cálculo, se utilizó la mediana del gasto por pasajero, reportado en las encuestas, con el fin de reducir algunos valores altos que elevaron considerablemente el promedio.

Para la estimación de los gastos totales se realizó un ajuste a la mediana del gasto con el fin de obtener un valor razonable y aceptable de lo que pagó cada pasajero en su descenso del barco. La mediana del gasto fue multiplicada por la frecuencia de cada categoría de gasto, de manera que, por ejemplo, en Costa Rica, 295 de los 1,154 encuestados manifestaron haber comprado alimentos o bebidas en los puestos de ventas o restaurantes de la localidad (26%). La mediana del gasto en este rubro fue de US\$10, lo que significa que el pasajero desembarcado en promedio pagó US\$2.6 (26% multiplicado por los US\$10). Esta especie de gastos transformados luego son multiplicados por el porcentaje estimado de gasto, según la categoría de incidencia, establecido en el Cuadro 7. La participación relativa de estos gastos ajustados es la que permitió asignar el gasto agregado total de los pasajeros en Costa Rica de acuerdo con la incidencia de costos de los negocios.

Como se observa en el Cuadro 9, el 58% del gasto realizado por los pasajeros de crucero que desembarcaron en uno u otro de los dos puertos costarricenses, se destina al rubro de mano de obra local y rendimiento de los dueños. Por otra parte, en la mayor parte de estos negocios los empleados no son los mismos propietarios y, por lo general, reciben como sueldo el salario mínimo que indica la legislación nacional.

Cuadro 9: Estimaciones del flujo económico por categoría de gastos por visitante							
	Depreciación	Entradas importadas	Entradas producidas localmente	Mano de obra local (incluye rendimiento a los dueños)	Cuotas locales e impuestos	Cuotas nacionales e impuestos	Total
Tours Vendidos	113,465	1,701,968	-	3,687,598	-	170,197	5,673,227
Artes y artesanías	-	399,507	185,138	1,180,009	46,971	94,401	1,906,025
Libres de impuestos	-	234,184	-	66,910	-	-	334,549
Otros souvenirs	-	427,017	-	122,005	-	-	610,024
Alimentos y bebidas (restaurantes pequeños)	10,151	112,784	-	112,784	9,399	9,023	355,647
Transporte local	70,527	-	-	141,053	-	-	352,633
Eventos	-	14,684	-	29,368	-	-	48,947
Total	194,142	2,890,145	185,138	5,339,726	56,370	273,620	9,281,052

Fuente: elaboración propia, basado en parámetros de la industria y datos de los negocios en Roatán y Costa Rica.

Adicionalmente, el 34% de estos gastos, no tienen como destino la localidad o puerto de desembarque sino que van dirigidos a la compra de insumos o bienes fuera de Limón o Puntarenas, o bien, destinados al pago de impuestos nacionales.

e. Resultados-Gastos de pasajeros

Como se observa en el Cuadro 9, cerca de un 82% de los gastos realizados por los turistas en 2005 tuvo como fin la compra de tours o artesanías. De estos dos rubros el 61% es destinado a la compra de tours, ya sea a través de la agencia naviera o vía algunos de los operadores turísticos locales. En Costa Rica se estima que existen 3 o 4 oferentes de tours en los puertos de llegada de cruceros, tres de los cuales dominan prácticamente esta actividad.

Por esta razón, con base en los datos suministrados por los propios tour operadores y los vendedores, se elaboró una estimación del flujo financiero de las agencias de turismo por crucero arribado a puerto costarricense. En el Cuadro 10 se puede observar como el 60% de la utilidad bruta generada por la venta de tours a un barco crucero llega a los dueños de la agencia, a los propietarios de los buses y a los empleados de la agencia.

Cuadro 10: Estimación del flujo financiero-Agencias de turismo						
	\$	% del bruto		\$	% del bus	% del bruto
Precio neto recibido por la agencia	39.45					
Pasajero (promedio)	23					
Ganancia bruta	892	1	Subcomponente bus			
Precio de Bus (promedio)	450	0.50	Combustible, fluidos y partes	150	0.33	0.17
Guía	75	0.08				
Chofer	8	0.01	Seguros	23	0.05	0.03

Rédito bruto	358.8	0.40	Mantenimiento	45	0.10	0.05
Seguros y otros financieros	53.5	0.06	Depreciación	68	0.15	0.08
Administración del personal	178.4	0.20	Gastos financieros	23	0.05	0.03
Impuestos	16.5	0.02	Rendimiento para el dueño	143	0.32	0.16
Rédito neto	126.9	0.14				
Total en Localidad (%)		0.60				
para dueños de agencia	0.14					
para dueños de bus	0.16					
para mano de obra	0.29					
Depreciación total		0.08				
impuesto de ventas		0.02				
Total fuera de Limón y Puntarenas		0.31				

Fuente: Elaboración propia, con datos de tour operadores y vendedores en Costa Rica.

f. Comparación de gastos en puerto versus a bordo

En Costa Rica el gasto promedio de los turistas de crucero cuando descienden a tierra es cercano a los US\$75, monto que resulta inferior cuando se utiliza la mediana del gasto (US\$55). Esta contribución a las economías locales es más de diez veces menor a la contribución que hacen los turistas tradicionales (US\$1,260) y mantiene una diferencia considerable respecto al gasto promedio que realizan los turistas diariamente dentro del barco. Klein (2003) identificó que en esta industria los gastos diarios por turista abordado pueden oscilar entre US\$220 a US\$232.

Como se analizó en la sección precedente, el rubro principal de gastos de los turistas de crucero son los tours. Si a lo anterior se agrega que un 75% de los pasajeros de crucero que visitan Costa Rica adquieren su paquete de excursión en tierra a través de la línea de cruceros y éstos, a su vez, lo venden con un sobreprecio cercano al 100%, la mayor porción de las ganancias de este negocio lo captan las navieras.

Esta situación más favorable para los operadores de cruceros, en el caso particular de Costa Rica, se ha visto incrementado por las modificaciones en la estructura tarifaria de puertos que han tendido a favorecer la actividad de cruceros frente al transporte de carga. Además, la reducción de tarifas pagadas por cada pasajero, así como un trato menos estricto en la aplicación de recargos, multas por tiempos de estadía y una mayor competencia entre los proveedores de bienes y servicios en puerto, ha contribuido a incrementar el excedente de las navieras.

2. Impactos Ambientales

Por lo general, en Costa Rica, los turistas de cruceros no visitan áreas frágiles, sino zonas donde se recibe un número mucho mayor de turistas de estadía. En cuanto a las áreas silvestres protegidas, la naturaleza del pasajero de cruceros no es igual al perfil del turista exigente en cuanto al producto de historia natural. No se caracterizan por ser ávidos naturalistas y, en Costa Rica, las áreas protegidas a las que los pasajeros de crucero acceden por lo general, inclusive en pequeños grupos, son Cahuita en el Caribe y Carara y Poás en el Pacífico. El recorrido por los parques no causa más deterioro que la erosión de senderos y otros daños menores asociados a la visita de otros grupos de personas. Según los funcionarios de las áreas protegidas, aún no se

percibe ningún efecto negativo importante de la visita de los pasajeros de cruceros, dado que el volumen de otros segmentos de turistas es mucho mayor.

En cuanto al impacto que pudiera tener el barco mismo sobre las condiciones del puerto, no hay indicaciones de mayor impacto que los buques cargueros. La variable que podría valorarse y de la que no tenemos cuantificación sería el efecto de los gases producidos por el motor de combustión interna que si se mantiene encendido durante toda la estadía. Son impactos que podrían ser fácilmente resueltos.

La descarga de desechos sólidos y fecales está estrictamente regulada, aunque hay indicaciones que los proveedores de servicios de disposición final de los desechos no siempre cumplen con sus obligaciones contractuales y legales. Por otro lado, el hecho que Costa Rica no ha ratificado el tratado MARPOL, no hay ingerencia ni control sobre las actividades de los cruceros en altamar.

3. Impactos Sociales

En lo social, la interacción de los pasajeros con las poblaciones en los puertos es realmente mínima, bastante menos inclusive que la de los turistas de estadía que viajan por el resto del país. Esto se debe a que la visita a Costa Rica es por un periodo corto, de menos de 12 horas, de las cuales la mayoría se gastan en los tours que no están dentro de la comunidad. Las personas entrevistadas señalaron esto como resultado de la falta de seguridad y calidad, de los servicios y atractivos ofrecidos. En consecuencia la interacción se reduce a la visita a la comunidad para hacer compras.

El grupo que podría tener el mayor impacto social sobre la población local serían los tripulantes o los trabajadores del barco que si pasan más tiempo a nivel local y comparten o solicitan servicios que podrían redundar en cambios económicos o de conducta para los pobladores de los puertos.

Entre los efectos identificados es el empleo derivado de una mayor actividad en los puertos, tales como: artesanos, agencias de turismo (que contratan las navieras y las locales), las representantes de navieras, guías locales, empresas de transporte, supermercados, mercado, restaurantes, etc. La estacionalidad en la afluencia de los cruceros tiene un efecto importante sobre los ingresos familiares. La percepción generalizada del costarricense habitante de las zonas portuarias, es que en efecto, el negocio de los cruceros es manejado por personas residiendo en San José. Además, expresan que a nivel local, los que tienen una oportunidad de negocio vinculado a los cruceros van a tratar de lograr alguna ganancia proveniente de éstos. Sin embargo, su papel es marginal. Para muchas personas que viven en los puertos, la visita de los cruceros representa una oportunidad de trabajo temporal, cuando mucho, y no como dueño u operador sino como dependiente en algunos de los puestos de servicios que se han desarrollado alrededor de esta actividad, como, por ejemplo, los puestos de artesanías.

Adicionalmente, existen otros efectos alrededor del turismo de cruceros que tienen una incidencia social muy importante y son aquellos relacionados con el desarrollo de un “mercado ilícito” que se refleja en la proliferación de actividades como el turismo sexual y el tráfico de drogas, entre otros.⁵²

⁵² Este aspecto fue comentado por los actores en los puertos, que solicitaron el anonimato.

J. Conclusiones

Costa Rica ha podido asimilar un mercado de turismo de cruceros sin serios efectos negativos sobre el turismo de estadía y sin graves impactos ambientales negativos. Esto se debe a que el crecimiento ha sido gradual durante los últimos 20 años y debido a que los cruceros paran en entran a puertos urbanos con más de 100 años de experiencia recibiendo pasajeros, donde más bien la necesidad es de encontrar fórmulas para que los pasajeros pasen más tiempo y gasten más dinero en empresas locales en los puertos. La protección de la más importante industria de turismo de estadía se ha logrado con la separación en tiempo y espacio de los pasajeros de cruceros de los turistas interesados en los atractivos naturales de Costa Rica.

Sin embargo, los cruceros perjudican económicamente a los buques de carga y a los exportadores que dependen de ellos. Además, la reducción de los costos de atraque de cruceros y los muy bajos impuestos directos por pasajero han producido una situación en que el Estado está subsidiando, a través del desarrollo de nueva infraestructura portuaria especializada para cruceros, una actividad muy lucrativa para las líneas de cruceros y no tanto para el país. Una amenaza latente, que no se ha manifestado en Costa Rica, pero que sí aparece en otros puertos en la región, es el desarrollo de instalaciones portuarios exclusivas y donde la propiedad es de la línea de cruceros, lo cual excluye a las empresas locales y controla totalmente las actividades en tierra.

A nivel político e, individual, los habitantes de los puertos han sentido que la actividad de los cruceros no es sólo una tradición sino que probablemente la oportunidad más clara para participar en esta industria. Sin embargo, la falta de seguridad y atractivos urbanos ha forzado a los operadores locales a buscar otros destinos fuera del puerto, convirtiéndolos únicamente en puntos de partida. Potenciar el turismo de cruceros y compras en los cascos urbanos portuarios generaría importantes beneficios socioeconómicos a corto plazo.

1. Impactos Positivos de Turismo de Cruceros

- En los puertos, además de los agentes navieros, existen supermercados, varios restaurantes y bares que reciben los beneficios directos de las navieras y los tripulantes. Otros beneficiarios han conseguido trabajo como empleados de concesionarios de venta de artesanías y otros insumos dentro de los muelles. Adicionalmente, es altamente probable que algunos transportistas logren, con cierta constancia, captar el dólar turístico.
- Probablemente, el contacto más directo y el efecto de mayor impacto económico y social viene de los tripulantes.
- Existe en los residentes de los puertos, el deseo de aprender un idioma y capacitarse técnicamente para trabajar en esta industria, pues la remuneración tiende a ser mejor que en los empleos típicamente ofrecidos a los costarricenses en los puertos.
- A diferencia de otros destinos turísticos importantes en Costa Rica, el turismo de los cruceros no parece haber ejercido cambios en la composición y en el comportamiento social de las comunidades de los puertos.

2. Impactos Negativos de Turismo de Cruceros

- Típicamente la operación del turismo en ambos puertos es muy vertical y obedece a

una estructura empresarial basada en San José. La participación directa de la comunidad en el negocio del turismo es muy limitada y aunque superficialmente se puede hablar de la creación de algunos puestos de trabajo sigue siendo un efecto misceláneo. Las actividades han obviado la presencia de los turistas en los puertos, y la tendencia es de alejarlos.

- Aumento de la prostitución. Es innegable la importancia que esta actividad representa para una buena parte de la tripulación.
- Aunque no ha sido cuantificado, el efecto de grandes cantidades de gente sobre ecosistemas frágiles puede tener un efecto irreversible.
- Aumento de la brecha socioeconómica entre las ciudades porteñas y las del interior del país.
- Retraso de los buques de carga y las empresas exportadores de productos perecederos. Este impacto es costoso, tanto por la pérdida de productos, como por el atraso de descarga y envío de otra mercadería.
- Desviación de fondos para mejorar los muelles de carga para subsidiar los muelles de cruceros, aunque los buques de carga pagan hasta 8 veces más en derechos portuarios. En efecto, los cargueros y los contribuyentes de impuestos subsidian los cruceros.

3. Sugerencias para mejorar el servicio del turismo de cruceros a corto plazo

El turismo de cruceros no desarrolla actividades en forma sustancial dentro de las ciudades portuarias en Costa Rica. Las observaciones apuntan a que la actividad principal por la que se motivan los pasajeros, además de viajar, es por las oportunidades que se les ofrece para hacer compras. Tomando en cuenta que los puertos no tienen atractivos que ofrecer en este momento, valdría la pena fortalecer las oportunidades de hacer compras a nivel local de artesanías y productos nacionales. En consecuencia se recomienda:

- Habilitar y mejorar urgentemente los bulevares existentes en ambos puertos. Junto a las instituciones pertinentes y los gobiernos locales, lograr convertir estas áreas en sitios atractivos y dinámicos, con la seguridad necesaria para hacer que los turistas realicen sus compras en dichos sitios. Sin embargo, las inversiones tienen que ser realizadas dentro de la escala del beneficio económico realizado, y no crear otra situación de subvenciones a la actividad.
- Establecer, junto al INA (Instituto Nacional de Aprendizaje), programas de capacitación para pequeños artesanos y otros proveedores de servicios y productos del puerto.
- Definir productos locales, de acuerdo a una identidad, en conjunto con instituciones nacionales.
- Establecer líneas de crédito para pequeños empresarios, especialmente artesanos y establecimientos pequeños de alimentos y bebidas.
- Establecer programas que incentiven las expresiones culturales y gastronómicas de los puertos.
- Para lograr cualquier objetivo, debe fortalecerse la seguridad en los puertos.
- Incentivar los servicios de los gobiernos locales de limpieza y ornato.

- Costa Rica debe ratificar el tratado MARPOL para la protección de las aguas territoriales de contaminación. No ha sido ratificado únicamente por circunstancias fortuitas.⁵³
- Lograr que las líneas de cruceros paguen los costos reales de atraque y uso de instalaciones portuarias, amortizando también los costos de mejoras. Esto implica, entre otros, ajustar el impuesto de cabeza de pasajeros a los niveles internacionales.

⁵³ El expediente se perdió cuando estaba en trámite en la Asamblea Legislativa