

LOS CRUCEROS TURÍSTICOS Y EL COMERCIO DE SERVICIOS: TENDENCIAS RECIENTES EN LOS PAÍSES DE LA CUENCA DEL CARIBE

La presente edición del Boletín revisa las principales tendencias del comercio de bienes y servicios en los países de la Asociación de Estados del Caribe (AEC) en el 2004. Se destaca la fuerte recuperación del comercio de bienes y la excesiva expansión del comercio de servicios, subrayándose el aumento de la importancia de los servicios en las exportaciones totales de las economías menores del Caribe, hasta en más de un 80%.

Un análisis detallado del comportamiento del componente turismo, especialmente en los viajes, indicó que en el 2004 se produjo un auge en la llegada de cruceros, situación que plantea en algunas islas un verdadero desafío para garantizar la permanencia del flujo de turistas aprovechando las principales ventajas comparativas -sol, mar y playas- y los encadenamientos posibles con el resto de la economía como el turismo hotelero, los restaurantes, los centros de negocios y diversión, las excursiones guiadas, el transporte, yates, entre otros. En algunas islas, la proporción de pasajeros de crucero por habitantes es particularmente elevada, llegando a representar un factor importante de cerca de 11 turistas por cada habitante para Bahamas, 8 para Aruba, 7 para Antigua y Barbuda y 5 para Dominica, y alrededor de 4 para una muestra de once países.

Uno de los principales retos para varias islas caribeñas es capitalizar en dichos encadenamientos mediante el desarrollo de un turismo sustentable que minimice los posibles impactos adversos sobre el medioambiente y la normalidad ciudadana.

Para mayores antecedentes acerca de este tema, sírvase contactar a Sidney.Rezende@cepal.org o Jose.Duran@cepal.org

Evolución de las exportaciones de bienes y servicios en la Cuenca del Caribe

En el 2004, las exportaciones tanto de bienes como de servicios de los países miembros de la Asociación de Estados del Caribe¹ (AEC) consolidaron la recuperación del 2003. En conjunto, el crecimiento de las exportaciones totales fue de 15,2% en el 2004, siendo más significativo el comercio de bienes en el caso de los países del G3, y en la Comunidad del Caribe (véase el cuadro 1). Gran parte de las alzas en bienes se produjeron principalmente en las exportaciones de petróleo y sus derivados en todos los países del G3, y Trinidad y Tabago y Suriname entre los países de la CARICOM, así como en el aumento de la actividad de los sectores manufactureros con destino final exportado. Por su parte, los países del Mercado Común Centroamericano registraron un crecimiento un tanto más moderado que el resto de los países de la subregión, debido a la menor alza de precios unitarios de sus productos, especialmente en los casos de Costa Rica y El Salvador. Aunque la expansión del comercio de bienes en el conjunto de los países de la Comunidad del Caribe habría sido de poco más del 17%, para algunos países en particular, las

exportaciones de productos agrícolas sufrieron graves perjuicios a causa de cinco graves desastres naturales que azotaron las islas del Caribe.² Pese a las graves dificultades, asociadas a dichos desastres naturales en el 2004, las economías del Caribe, crecieron en promedio 3,5%.³ A escala sectorial, dicho crecimiento estuvo liderado por el alza del turismo (9%) fuertemente recuperado del impacto negativo del 11 de septiembre del 2001, cuando las exportaciones de servicios se desplomaron un 4% en todo el Caribe.

El turismo y las llegadas de cruceros lideran la recuperación

En el 2004, el aumento de las exportaciones de servicios en los países de la CARICOM fue cercano al doble de la experimentada en el 2003, y poco más de 8% en el caso de las pequeñas economías de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS). Si se considera que estas islas fueron las más golpeadas por el huracán Iván, no deja de ser destacable, el mantenimiento de un elevado nivel de exportaciones de servicios, ya que estas habrían llegado a ser

¹ La presente nota considera como parte de la Cuenca del Caribe a todos los países miembros de la Asociación de Estados del Caribe. Aunque algunos de ellos como El Salvador, Bahamas, Guyana, Suriname y Guyana Francesa no se ubican geográficamente en el Mar Caribe, se considera que se encuentran dentro del ámbito geopolítico de la Cuenca del Caribe.

² El paso de los Huracanes "Ivan", "Jeanne" y "Frances", que afectaron a Bahamas, Jamaica, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas; un terremoto de grado 6 en la escala de Richter en Dominica, y fuertes tormentas tropicales en Haití y República Dominicana.

³ Se indica que hay algunas excepciones en los países más golpeados por desastres naturales: En Bahamas y Jamaica, los daños totales se ponderan entre el 7 y 8% del Producto Interno Bruto (PIB), respectivamente, mientras que en el caso de Grenada, las pérdidas estimadas como proporción del producto superaron el 200%, llegando a ser determinadas como el peor desastre natural de los últimos 20 años. Véase CEPAL (2005), *Preliminary Overview of Caribbean Economies 2004-2005*.

Cuadro 1
Asociación de Estados del Caribe: Evolución de las exportaciones de bienes y servicios, 2003-2004
(En tasas de crecimiento anual y porcentajes)

Agrupaciones	Exportaciones de bienes (A)		Exportaciones de servicios (B)		Exportaciones totales (C)		Porcentaje de las exportaciones de servicios en el total (D=B/C)	
	2003	2004 ^a	2003	2004 ^a	2003	2004 ^a	2003	2004 ^a
Asociación de Estados del Caribe^b	3,7	17,8	3,6	7,5	4,8	15,2	13,4	12,5
Grupo de los Tres (G3) ^c	2,8	19,0	-1,8	8,8	3,1	17,6	6,9	6,4
Mercado Común Centroamericano ^d	10,4	4,7	4,0	7,8	10,8	3,5	23,3	24,3
CARICOM ^e	17,1	17,4	3,4	6,5	13,8	9,4	43,0	41,9
OECD ^f	1,2	3,9	13,5	8,2	18,1	0,7	75,1	80,7
Otros no agrupados ^g	2,2	12,9	12,7	5,7	9,1	7,2	42,1	41,5

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Comercio Internacional e Integración, sobre la base de información oficial de los países así como de fuentes secundarias.

Notas: ^a Estimaciones preliminares; ^b Incluye todos los países miembros de las agrupaciones mencionadas en las notas siguientes; ^c Incluye Colombia, Venezuela (República Bolivariana de) y México; ^d Agrega Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala y Nicaragua; ^e Comunidad del Caribe. Incluye: Bahamas, Barbados, Belice, Guyana, Haití, Jamaica, Suriname, Trinidad y Tabago y los países de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECD); ^f Agrega los siguientes países: Antigua y Barbuda, Dominica, Granada, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas; y ^g Los países miembros de la AEC no agrupados son: Cuba, Panamá y República Dominicana.

Cuadro 2
Relevancia del comercio de servicios y evolución del turismo hotelero y de cruceros en la AEC durante el 2004
(En porcentajes y tasas de crecimiento)

Agrupaciones / países	Indicadores relativos de las exportaciones de servicios		Evolución del turismo hotelero y de cruceros y su relación		
	Servicios como % del total de las exportaciones de bienes y servicios, 2004*	Proporción de viajes en el total de las exportaciones de servicios, 2002	Porcentaje de variación de la llegada de turistas a hoteles, 2004/2003*	Porcentaje de variación de las visitas de pasajeros de crucero, 2004/2003*	Relación N° de pasajeros de crucero / N° de turistas que llegan a hoteles
AEC^a	13,5	64,8	7,0	13,0	0,9
Grupo de los Tres (G3)	6,9	65,7	11,5	9,0	0,2
MCCA	23,8	53,8	...	...	...
CARICOM	41,9	71,7	4,8	21,7	1,5
Bahamas	83,0	89,7	1,5	13,1	2,3
Barbados	80,6	70,7	3,9	27,2	1,3
Belice ^b	36,7	87,2	4,6	55,1	3,6
Guyana	24,1	50,8	20,9	...	...
Haití	26,0	62,9	...	...	...
Jamaica	57,6	63,0	4,8	-2,9	0,8
Suriname ^c	9,6	17,4	...	...	...
Trinidad y Tabago	8,5	38,0	8,0	-12,2	0,1
OECD	80,7	70,9	9,0	53,0	2,0
Antigua y Barbuda ^b	92,6	67,6	10,3	40,2	2,0
Dominica ^b	72,1	59,4	5,7	140,7	4,8
Granada ^b	65,2	64,6	9,2	78,9	1,8
Saint Kitts y Nevis	60,7	60,2	...	...	...
Santa Lucía	89,0	85,6	7,8	22,4	1,6
San Vicente y las Granadinas ^b	72,9	60,8	10,9	39,2	0,9
Otros no agrupados	41,5	66,2	7,5	...	...
Cuba ^b	62,1	75,0	9,4	...	...
Panamá	31,2	23,4	...	...	...
República Dominicana ^b	38,3	89,6	5,4	...	0,1
Estados asociados ^d	52,8	55,4	6,6	1,1	0,3
Antillas Neerlandesas ^e	74,6	33,3	7,4	13,7	1,2
Aruba	36,7	86,0	14,5	5,9	0,8
Martinica	...	...	3,9	-41,5	0,3
Resto del Caribe	...	...	8,3	12,4	1,7

Fuente: CEPAL, División de Comercio Internacional e Integración, sobre la base de información oficial de los países así como de fuentes secundarias: *The Economist Intelligence Unit*; Latin American Monitor; la Asociación de Estados del Caribe; y la Organización Caribeña de Turismo.

Notas: ^a Asociación de Estados del Caribe (AEC). Está compuesta por: El Grupo de los Tres (G3) que incluye Colombia, Venezuela (República Bolivariana de) y México, el Mercado Común Centroamericano (MCCA) que incluye a Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala y Nicaragua; la Comunidad del Caribe: Bahamas, Barbados, Belice, Guyana, Haití, Jamaica, Suriname, Trinidad y Tabago y los países de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECD): Cuba, Panamá y República Dominicana, además de Antillas Neerlandesas, Aruba, Guyana Francesa, Guadalupe y Martinica. Los totales se estimaron sobre la base de la información disponible; ^b Enero-noviembre; ^c Enero-julio; ^d Guyana Francesa y Guadalupe no se incluyen por falta de información; ^e Incluye información de Curazao, Bonaire, San Martín, Saba y San Eustaquis. * Estimaciones preliminares con información disponible a febrero del 2005. Los ... indican que la información no está disponible.

del orden del 81% del valor total de las exportaciones para dicha subregión, es decir, de cada 10 dólares exportados ocho corresponden a una exportación de servicios. En términos prácticos, el dinamismo de los servicios actuó como un elemento contra cíclico importante para este grupo de países. Estimaciones de la composición de dichas exportaciones para datos disponibles hasta el 2002, establecieron que cerca del 71% corresponden a su vez a viajes, el 10,7% a transporte, y 18,4% a otros servicios.⁴ Asimismo, otros estudios han destacado la enorme potencialidad de los servicios en esta zona del Caribe, en los que representan el 80% del PIB.

Estadísticas preliminares de la Organización Caribeña del Turismo, y de otras fuentes nacionales, revelaron que la mayor actividad turística se produjo en el segmento de cruceros, el cual se expandió casi el doble que el segmento de hoteles para todos los países de la AEC, con la mayor alza en el grupo de países más pequeños de la OECO y Belice que habrían aumentado en más del 50% el número de pasajeros visitantes en crucero (véase cuadro 2). Este auge es el resultado de la vuelta a la normalidad en el flujo de turistas después del impacto negativo del 11 de septiembre del 2001.

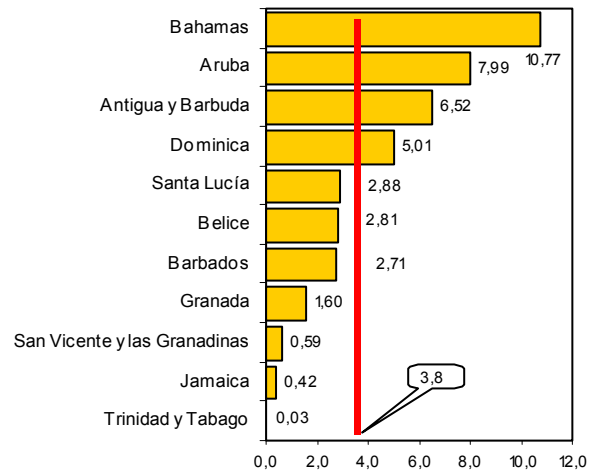
Contribuyeron a este notable desempeño un cúmulo de factores:

- a) El aumento de la capacidad turística experimentada en algunos países de destino;
- b) La elevada propensión a efectuar viajes de corta duración utilizando el concepto de puerto base o *home port*, práctica que habría sustituido al desplazamiento en avión para turistas de América del Norte;
- c) El aumento de la oferta de cruceros a bajo precio con duración de entre dos y cinco días, sin merma en el confort y facilidades disponibles a los viajeros -piscinas, gimnasio, canchas deportivas, pistas de *jogging*, sauna, *jacuzzi*, masaje, TV interactiva en los camarotes, discoteca, salones para reuniones, biblioteca, Internet, cine, casinos, bares, restaurantes, tiendas *duty free*, instalaciones infantiles, entre otras-, equiparables a la de un "gran hotel flotante" y
- d) La depreciación del euro contra otras monedas, especialmente el dólar, que abarató los precios de viajes de turismo. Adicionalmente, hay evidencias del aumento del turismo de personas de la tercera edad,⁵ así como de una mayor diversidad de la oferta bajo el criterio microeconómico de "preferencia por la variedad", según el cual, los operadores de turismo ofrecen viajes para familias con hijos, sin hijos, empresarios, congresos, viajes de aventura, diversión para niños y adultos -cruceros temáticos-, entre otros.

Con efectos positivos, pero con dificultades por resolver

Según la Organización Caribeña de Turismo, en el 2004, el Caribe recibió cerca de 43 millones de visitantes, lo que representa un incremento de cerca del 10% respecto del 2003, con una mayor alza en las llegadas de pasajeros por crucero con un crecimiento del 13% -cerca de 21 millones de personas-. En términos económicos, los visitantes generaron en el 2002 un aporte económico de cerca de 19 mil millones de dólares, y se estima que en el 2004 dicha cifra habría totalizado 21 mil millones de dólares, confirmándose el hecho de que el turismo es un importante generador de divisas para gran parte de los países del Caribe, con efectos multiplicadores importantes sobre la economía por su importancia en la generación de empleos y la atracción de divisas. No obstante, también existen obstáculos asociados a la explosión vertiginosa de la llegada masiva de turistas, situación que hace difícil la conservación del patrimonio histórico, muy dependiente del tratamiento que los visitantes den a museos, animales y ecosistema en general en sus viajes. Lograr un equilibrio entre las necesarias bondades de la actividad y el respeto a la conservación del ambiente y su cultura (turismo sustentable) son elementos clave de este proceso. Un ejemplo de este desafío se encuentra en que la relación pasajeros de cruceros recibidos/

Gráfico 1
Relación de pasajeros de crucero / población total de cada país, 2004
(Número de pasajeros por habitante)



Fuente: Cálculos de los autores sobre la base de información de la Organización Caribeña del Turismo y la Asociación de Estados del Caribe.

población total, en una muestra de once países arroja un promedio de 3,8 a 1, siendo el caso más extremo el de Bahamas, en que poco más de 300 mil habitantes reciben 3,4 millones de pasajeros de cruceros (véase gráfico 1).

En los casos de Bahamas y Dominica, que cuentan con una alta afluencia de turistas, y que en el 2004 recibieron casi 3,4 millones de pasajeros y 360 mil pasajeros, respectivamente, superando su récord histórico de llegada de turistas en cruceros en los años precedentes, las comunidades locales han manifestado que no se han detectado mayores problemas de logística. En cambio, en el caso de Belice, se han revelado, entre otros, problemas de congestión y amenazas a la integridad de sitios arqueológicos y la renuencia de la comunidad hotelera, cuya expansión de la actividad fue de poco menos de una décima parte de la experimentada por el sector de cruceros (véase cuadro 2), ya que este tipo de turista no utiliza totalmente sus instalaciones. La explicación de este comportamiento estaría en el hecho que el auge del turismo por crucero en Belice es de reciente data y el país no se encontraba preparado para recibir tantos visitantes de cruceros, los que pasaron de 14 mil personas en 1998, a más 800 mil personas en el 2004.

Otro caso interesante es el de Aruba, una isla de 193km², con cerca de 72 000 habitantes y una costa marítima de 68,5 km, la terminal de pasajeros de crucero, de su capital Oranjestad, puede recibir simultáneamente hasta tres megacruceros, superiores a 250 metros de eslora y dos cruceros inferiores a dicha dimensión. En el 2004, un total de 577.552 pasajeros de crucero visitaron Aruba, sin mayores inconvenientes de logística. La isla sigue siendo un destino importante para turismo hotelero, cuyo número de huéspedes superó al de pasajeros de cruceros en poco más de un 20% (véase cuadro 2 y gráfico 1).

¿Cuáles son las dificultades y sus posibles paliativos?

Los resultados del sector en el 2004, pese a las fuertes catástrofes naturales, confirman la necesidad de emprender acciones tendientes a la generación de encadenamientos entre el sector de turismo de

⁴ Una estructura similar a la de estos países es la equivalente para el conjunto de los países de la subregión del Caribe (8,4% transporte, 73,6% viajes; y 18,0% otros servicios) Véase la sección D del capítulo 1 de CEPAL (2004), *Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe, 2002-2003*, (LC/G.2221-P/E), Santiago de Chile, mayo. Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: S.04.II.G.45.

⁵ Los británicos mayores de 65 años habrían visitado cerca de 13 países en promedio, esto es más del doble de los cerca de 6 países visitados por turistas de entre 18 y 25 años de edad. Gordon, Miller, Luther (2005) *Tomorrow Tourism Fresh New Ideas, February*.

cruceros con el resto de la economía –el turismo hotelero, los restaurantes, centros de negocio y diversión, las excursiones guiadas, el transporte, el turismo de yates, escuelas de buceo, entre otros-, así como el fortalecimiento de la oferta local de bienes con la mayor cantidad de insumos domésticos para la industria del turismo. No obstante hay obstáculos que sortear. A continuación se mencionan algunos de los principales, indicando algunos posibles paliativos:

La dificultad para capitalizar la competencia entre los dueños de hoteles y resorts y los operadores de cruceros

Actualmente existen dos grupos con posturas diferentes, pero que podrían ser complementarias, ya que podrían crearse sinergias en beneficio de ambos grupos y del país. Una experiencia interesante en esta dirección la constituyen los esfuerzos por potenciar la complementariedad entre el turismo de cruceros y el turismo de más larga duración. Se destaca el programa de conversión de cruceros, iniciativa voluntaria impulsada por el Consejo consultivo de la Asociación de Cruceros Florida-Caribe (FCCA,⁶ por sus siglas en inglés) la cual busca incentivar a los pasajeros de cruceros a convertirse en futuros huéspedes en hoteles y resorts de las Islas Caribeñas. En el 2004, algunas islas –Islas Vírgenes de Estados Unidos, Aruba y Dominica- habían aplicado el programa con resultados alentadores. Por ejemplo, la tasa de retorno para el caso de San Thomas (Islas Vírgenes) fue de 23%, y las autoridades de Aruba estimaron la intención de retorno en 30% en su programa “Bienvenidos de vuelta” (*Welcome back*), que incluye entregar un pequeño regalo a los visitantes, junto con sugerirles todos los paseos y alternativas posibles en la isla.

Enfrentar externalidades negativas, especialmente la acumulación de desechos -basura y desperdicios sólidos y líquidos- generados por la actividad en mar y tierra que afectan el medio ambiente

Sobre este particular, es necesario aplicar un enfoque multidimensional de fortalecimiento institucional que incluya: capacitación para guías de turismo, información oportuna al turista sobre la legislación local con las penas y multas aplicables para los infractores, monitoreo constante sobre el lanzamiento de desechos al mar por parte de los cruceros y sus tripulantes. Las disposiciones

del Convenio internacional para prevenir la contaminación de mar por buques, MARPOL 73/78, de la Organización Marítima Internacional, permiten que lo hagan a una distancia superior a tres millas de la costa. Aunque resulta difícil vigilar esta actividad, en los últimos cinco años, a ciertas líneas de crucero transgresoras se les han aplicado “sanciones ambientales” del orden de 40 millones de dólares.

Fortalecer la dotación de servicios públicos y privados

Estos deberían favorecer entre otros, la reducción de la congestión en los puertos, ciudades y sitios más visitados, mediante la aplicación de medidas para faciliten el turismo como predocumentación de pasajeros previo al arribo de los cruceros, evitando largas esperas; capacitación de funcionarios de los servicios públicos y guías de turismo, conductores de buses y taxis, entre otros.

Finalmente, las acciones a emprender por parte de las autoridades competentes –Ministerios de Turismo y Transporte, Oficinas de Turismo, Autoridades Portuarias, y demás organismos públicos- han de llevarse a cabo en estrecha coordinación y en consulta con la sociedad civil al interior de los países. Asimismo, en el entendido de ser todas las economías del Caribe, beneficiarias del impulso del turismo, es necesaria también la coordinación entre todos los países a fin de conseguir acuerdos concertados y oportunos para la solución de los problemas anotados. Esto complementaría la iniciativa de los países de considerar la oferta turística del Caribe como un producto integral. La próxima reunión de la Organización de Turismo del Caribe, con la colaboración de la Asociación de Estados del Caribe (AEC), y el Gobierno de Trinidad y Tabago, a celebrarse en Tabago entre el 26 y el 29 de abril del 2005, será un buen momento para que los países coordinen sus posiciones sobre las iniciativas tomadas en el Caribe para contribuir al desarrollo sostenible de la industria turística local.

Para un análisis con mayor profundidad sobre el tema del turismo en la zona del Caribe, se recomienda la revisión de los siguientes trabajos: CEPAL (2003): a) *A review of Caribbean tourism in the 1990s and at the beginning of the new century*. Puerto España (LC/CAR/G.734), febrero; b) *Caribbean tourism, trends, policies and impact 1985-2002*, Puerto España (LC/CAR/G.765), diciembre.

⁶ Esta Asociación reúne entre sus miembros a autoridades portuarias, agencias y operadores de turismo y proveedores del ámbito continental.

TENDENCIAS RECIENTES EN LA INDUSTRIA DE CRUCEROS

La construcción naval representa unos de los importantes cambios estructurales en la industria marítima. En los últimos tiempos las dimensiones de los buques para el transporte de carga en contenedor han aumentado de forma significativa, mayormente por lograr economías de escala. Los barcos destinados a cruceros turísticos también acompañaron esta tendencia. Según datos de la Organización Mundial del Turismo (OMT), en abril del 2003, la cartera de pedidos de nuevos buques ascendía a 9.500 millones de dólares, equivalente a 24 nuevos buques y 54.628 camas adicionales, alcanzando durante el 2005, un total de 299.700 camas. En el 1980, el número de camas ascendía a 16.277 y en el 1990 a 24.444 camas, para un total de 45 y 93 buques, respectivamente.

Desde el mercado emisor de Canadá y Estados Unidos, se observa una tendencia a promover los cruceros marítimos de corta duración, que oscilan entre 2 y 5 días. A modo de ejemplo, se puede efectuar una reserva por Internet de un viaje de 5 días, en el itinerario Miami-Gran Cayman-Ocho Ríos/Jamaica-Miami, desde 479 dólares (febrero del 2005). Por una parte, esto responde bien a las demandas de los viajeros, cada vez más propensos a tomar vacaciones fraccionadas. En la actualidad, los cruceros marítimos zarpan desde más de 30 puertos de Norteamérica. Según información de la FCCA, el gasto diario promedio por pasajero durante la estadía considerando 11 destinos caribeños se ha situado en el orden de 103,83 dólares, mientras que, en el puerto base (de Everglades y Miami y Puerto Rico) alcanzó el gasto promedio de 42,51 dólares y el gasto combinado promedio a 87,10 dólares por persona.

Según estudios elaborados por la Organización Mundial del Turismo (OMT), para los próximos años, se prevé que el Caribe continuará siendo el lugar de destino más frecuentado, con una cuota de mercado superior al 50% de los pasajeros. El tamaño de los barcos de cruceros seguirá aumentando al exceder las 100.000 toneladas con capacidad oscilando entre 3.400 y 4.000 personas. Actualmente es ya el destino del 48,5% del total mundial de cruceros.

Fuente: Autores, sobre la base de información de la Organización Mundial del Turismo, Organización Caribeña de Turismo, y Luther Gordon Millar (2005), *Tomorrow's Tourism – Fresh New Ideas*, febrero, 2005.