

**El Periplo Sustentable**

Universidad Autónoma del Estado  
de México

<http://rperiplo.uaemex.mx/>

ISSN: 1870-9036

Publicación Semestral

Número: 33

Julio / Diciembre 2017

---

**Artículo****Autores / Authors:**

José Alberto Acosta Guzmán

*Doctor en Economía y Administración de Empresas por la Universidad de Sevilla (España). Ph.D. en Economics, en Atlantic International University, United States of America. Coordinador de la Maestría en Administración de Empresas en la Escuela de Graduados de UTESA y el Coordinador del Área de Negocios.*

**Correspondencia:**

[josacoguz@hotmail.com](mailto:josacoguz@hotmail.com)

**Recibido / Receipt:**

06/03/2015

**Reenvió / Forward:**

25/11/2015

**Aceptado / Acceptance:**

23/02/2016

**Páginas:**

35 - 55

## Impacto económico del turismo de crucero: caso República Dominicana

### *Economic impact of the cruise tourism: case Dominican Republic*

José Alberto Acosta Guzmán

*Universidad Tecnológica de Santiago (UTESA), Republica Dominicana.*

**Resumen:** Debido al rápido crecimiento de la actividad turística en el segmento del turismo de cruceros en el mundo actual, gobiernos y actores involucrados en esta clasificación especial del turismo, han observado la necesidad de conocer de forma más profunda la magnitud del impacto económico, que la industria del crucero produce en los diferentes destinos turísticos. Además, entender en particular, cómo los cruceristas gastan su dinero durante su estadía, es una información esencial para los diferentes actores involucrados en la gestión, crecimiento y desarrollo de esta actividad turística. La presente investigación tiene como propósito analizar el impacto económico del turismo de crucero en la República Dominicana. Cuando se habla de turismo de cruceros, no sólo se hace referencia a la embarcación y a los puertos-destino, sino a una compleja red en donde actúan múltiples factores que directa o indirectamente hacen de este producto turístico uno de los más importantes. Se considera la Encuesta de Gasto y Opinión a Pasajeros de Cruceros sobre el consumo que realizan los turistas de cruceros en su estadía en el país, tomando en cuenta los productos que adquieren como unidad económica de consumo, es decir, bienes y servicios inherentes al propio viaje como comidas, bebidas, entretenimientos, transporte local, tours, entre otros gastos, se excluye el alojamiento, así como las compras para fines comerciales.

**Palabras claves:** República Dominicana, impacto, polo turístico, cruceros, turismo.

**Abstract:** Given the rapid growth of tourism in the segment of cruise tourism in today's world, governments and all stakeholders in this special classification of tourism, have observed the need to understand more deeply the magnitude of the economic impact, the cruise industry produces different destinations. Also, understand in particular how cruise passengers spend their money during their stay, it is essential for the different actors involved in the management, growth and development of the tourism information. This research has as main purpose to analyze the economic impact of cruise tourism in the Dominican Republic. When we speak of cruise tourism, we not only refers to the vessel and the port-destination but a complex network in which multiple factors that act directly or indirectly make this tourist product one of the most important.

**Keywords:** Dominican Republic, impact, tourist resort, cruise, tourism.



---

## Introducción

El término crucero tiene sus orígenes en la milicia y dentro de ésta en la marina de guerra, aparece aproximadamente en 1865 y 1875 para referirse a un tipo de buque de guerra, con escaso blindaje, pero ligero, rápido y bien armado, capaz de interrumpir en caso de guerra el tráfico mercante de los enemigos o de proteger las rutas marinas de las potencias coloniales propias en ultramar en caso de ser necesario. El “crucero protegido” (en inglés *protected cruiser*) es un buque con una cubierta blindada que se curva por los lados protegiendo ligeramente los costados del buque y que será el núcleo de las escuadras coloniales, dejando los acorazados como buques principales para la guerra naval de primera línea.

Este sector del turismo de cruceros ha pasado de ser una institución, que parte de la industria de pasajeros oceánicos, a una empresa completamente rentable; y de ser un estilo de viajar inicialmente dirigida a un segmento de clase alta y de prestigio a un producto al alcance de un mercado que abarca diferentes perfiles socioeconómicos. No obstante, los estadounidenses representan más del 80% de todo el mercado global, existen especialistas en la materia que afirman que los mercados europeos y asiáticos prometen altas posibilidades de crecimiento y desarrollo en las próximas décadas. La participación del sector de los cruceros en el turismo internacional es aún pequeña y corresponde al 1,6% del total de pasajeros y al 1,9% del número total de noches, pero los ingresos de las compañías de cruceros representan 3% de los ingresos generados por el turismo internacional (Kester, 2002).

Los enormes buques de cruceros designados para esa época, como hoteles flotantes o resort marino, comenzaron sus inicios en la década del 2000 con el Queen Mary, dos de la empresa Cunard, consideradas pioneras en la industria del crucerismo.



Posteriormente, siguieron los buques *Freedom of the Seas* (2006) y *Liberty of the Seas* (2007) de *Royal Caribbean*. La misma empresa tiene en marcha el Proyecto Génesis que incluye una serie de barcos de alrededor de las 220.000 toneladas y con capacidad para más de 5 700 turistas. El primer buque resultado del mencionado proyecto es el *Oasis of the Seas*, que comenzó operaciones en diciembre de 2009. Las generaciones siguientes a éstos transportarían aproximadamente 12 mil turista (Hickman, 2006).

En la actualidad existen operando aproximadamente unas 300 líneas de cruceros, navegando los mares internacionales con más de 35 nuevos barcos programados para unirse a la flota mundial en los próximos cuatro años, representando inversiones mayores a US\$ 25 billones. Con toda la oferta turística en un mismo sitio, los cruceros han entrado a competir como un destino en sí mismo. Por un lado, es de señalar que el turismo de cruceros es el paradigma de la economía de escala, pues involucra los principales subsectores de la industria turística: transporte, alojamiento, restauración y atractivos. Es así, como actualmente un crucerista puede encontrar en estos buques colosales diversas atracciones inimaginables en otros tiempos, muros de escalar, cuadriláteros de boxeo, salas de teatro, simuladores de golf, pistas de patinaje sobre hielo y planetarios.

La competencia existente en la actualidad entre las líneas de cruceros que está representada por estrategias de mercadeo y diferenciación de producto. Carnival trata de diferenciar sus productos mostrándose como una compañía de bajo costo, mientras Cunard ofrece un producto asociado al lujo, éstos son ejemplos de diferenciación de calidad de producto. Las empresas, además, diferencian sus servicios diversificándolos para atraer a un segmento específico del mercado en el cual estén interesados.

Durante el 2013, los pasajeros de cruceros registraron un gasto promedio de US\$74.77 durante su visita por los diferentes puertos del país, para un aumento de 8.95% en comparación con el 2012.



Al analizar el gasto promedio de los excursionistas por puertos, se observa que en comparación con el 2012, el mayor crecimiento de consumo se produjo por los excursionistas que visitaron el puerto de La Romana al crecer un 14.79%, para un gasto promedio de US\$81.60. Asimismo, los que visitaron el país por los puertos de Santo Domingo y Samaná gastaron en promedio US\$72.07 y US\$61.83 respectivamente.

Este dinámico crecimiento se espera que se extienda a futuro si se tiene en consideración que el crucerismo está en pleno apogeo de expansión, especialmente en la región Caribe, y que está desarrollándose fuertemente en Europa al igual que en la región Asia-Pacífico. Regiones como Centroamérica y Suramérica han sido incorporadas en los itinerarios de las rutas de los cruceros. Dado el dinamismo de esta actividad, los destinos han incorporado la recepción de cruceros como estrategia de diversificación de su oferta turística (Cuellar-Río, M. y Kido-Cruz, MT, 2008).

Los gobiernos nacionales y locales involucrados en esta tipología del turismo han observado la necesidad de conocer más a fondo su comportamiento y cómo impactan en los diferentes destinos. Evidencia palpable de esta utilidad ha sido el reciente documento editado por la Organización Mundial del Turismo Butler (2008), en el que se recopila una amplia información de la industria. En este marco de intereses es oportuno analizar los diferentes impactos que esta modalidad turística genera en los destinos (Gibson y Bentley, 2006; Brida y Zapata, 2010). Entre estos impactos se encuentran los económicos, lo más estudiado en la literatura de cruceros (Henthorne, 2000; Chase & Alon, 2002; Douglas & Douglas, 2004; Dwyer & Douglas, 2004; Seidl *et al.*, 2006), aunque cabe señalar que la literatura académica en el tema es aún escasa.



Los beneficios económicos del turismo crucerista en un destino provienen básicamente de tres fuentes: 1) El gasto que generan los turistas en tierra firme, el cual está concentrado en las excursiones y rubros como artesanías, ropa y joyas, representando esto, exportaciones soterradas para la economía de la República Dominicana; 2) el gasto realizado por la tripulación que incluye, principalmente, alimentación, bebidas, ropa y entretenimiento; 3) el gasto concebido por el barco mismo, que obedece fundamentalmente a los servicios portuarios por concepto de manejo de pasajeros, muellaje, pilotaje, remolcador, lanchas pasacabos, faros y boyas (uso del canal), fumigación de la basura abordó, suministro de agua potable y recolección de basuras sólidas. Estos gastos de consumo representan para el país de acogida una gran fuente de ingresos, dando como resultado el crecimiento y desarrollo de su economía.

Así mismo, investigadores han expresado el impacto económico que dependerá en muchos de los caso del tipo de puerto al que se haga referencia (Dwyer & Douglas, 2004), es decir, si es un puerto base (donde inicia y termina la excursión) o puerto de escala (donde se hace una parada transitoria que oscila entre seis y diez horas); de las facilidades e infraestructura del destino para atender las necesidades del barco en sí mismo y de los pasajeros; factores como el tamaño del destino y el tiempo de escala del barco influirán en la intensidad de esos efectos económicos.

Para un destino es importante estimar cuánto ingreso podría esperar por visita/barco (Douglas & Douglas, 2004). Entender con precisión la forma cómo los cruceristas gastan sus ingresos durante su estadía en el puerto es una información de importante valor, tanto para el destino receptor como para la misma línea de cruceros (Henthorne, 2000). En la presente investigación se tratará de realizar un análisis de la distribución de los gasto del crucerista que permita entender las principales características que definen el perfil del visitante que llegan a los puertos de la República Dominicana y sus niveles de gastos realizados.



En la actualidad se tiene como precedente, que uno de los presupuestos fundamentales para la realización de la actividad turística lo representa el desplazamiento (Hernández, 2008). La existencia de interrelación entre turismo y el sistema transporte se ha mantenido sobre la adaptación de los vehículos, las infraestructuras, los servicios a la creciente y variante demanda, así como la contribución del transporte a buena parte de los impactos ambientales imputados a la actividad turística (Martínez, Seguí y Petrus, 2011). La Organización Mundial del Turismo (OMT) define el crucero a partir de la concepción del buque como resort flotante y no como un mero medio de transporte, donde se complementan las actividades de ocio realizadas en el buque y en tierra firme. La industria de cruceros es diferente de otras formas de viajes, ya que puede ser comercializada como un vehículo o un destino (Sun, Jiao y Tian, 2010).

La industrialización de los cruceros turísticos puede ser considerada en algo relativamente reciente, que surge a principios de los 70 en Miami, y que coincide con la evolución en el negocio de los trasatlánticos o buques de pasaje de línea, por la competencia en tiempo que supusieron los aviones a reacción (OMT, 2008). La inversión en la aeronáutica siempre ha ido por delante de la marítima, aunque a partir de finales de la década de los ochenta, se ha producido un gran desarrollo en la construcción de cruceros (Hernández, 2008). Desde entonces hasta la actualidad, la demanda ha estado creciendo a un ritmo acelerado que se refleja en que las principales compañías de cruceros ocupan los primeros puestos en el *ranking* del sector turismo y ocio.

La industria turismo de cruceros opera y se distribuye en territorio y regiones, donde cada una de ellas ofrece distintos itinerarios, lo cual dependerá de la cantidad de navieras y por tanto del flujo turistas que visitan estas regiones, unas serán más trascendentales que otras. Según datos de 2013, la región con más cruceristas es el Caribe/Bahamas con 37% del mercado mundial.



Este destino turístico se caracteriza por una demanda prácticamente de visitantes estadounidense y canadiense, ya que concentran más del 90% de los cruceristas (Luna, 2015). En segundo lugar, se sitúa en la zona del Mediterráneo con 20% de la demanda y en tercera posición, se sitúa en la zona de Europa sin la región mediterránea, es decir, la costa escandinava y la costa atlántica con un 10%. El restante 33% se divide entre los itinerarios que tienen lugar en Alaska, Asia, Oceanía y en el sur de África.

### **Metodología**

Esta investigación expone un panorama global de la economía de cruceros en la República Dominicana, restringiendo fundamentalmente en los aspectos demográficos de los visitantes, sus gustos, preferencias y comportamiento de demanda. Esperando que con estas informaciones representen un aporte en la planificación estratégica, promoción y gestión del destino para este tipo de turismo. Esta investigación descriptiva y cualitativa, según el Informe del Ministerio Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana, tendrá una cobertura geográfica que abarca los puertos de Santo Domingo, La Romana y Samaná.

### **Antecedentes del turismo marítimo (cruceros), República Dominicana**

Según Villalona (2010), en el Caribe aconteció aproximadamente unos 18 000 años un fenómeno natural llamado glaciación que consistió en el aumento de la masa de hielo y la disminución del nivel del mar, lo que permitió que aumentara el tamaño de las islas del Caribe y que aparecieran otras que estaban sumergidas.



Hasta el año 3 000 a. C. poblaban las Antillas, los líticos, quienes se dedicaban a cazar animales y a recolectar especies en las zonas costeras, para trabajar elaboraban cuchillos, hachas y raspadores (Cassá, 1992). A partir de ese acontecimiento comenzaron a llegar los primeros seres humanos a las Antillas, provenientes de Venezuela, en América del Sur; Honduras, en América Central y Florida, en América del Norte. Villalona (2010) indica la presencia humana más antigua en las Antillas se dio en Cuba, al menos 4 000 años a. C. El hallazgo más antiguo en territorio dominicano es el de Mordán, provincia de Azua, de 2 600 años a. C.

A lo largo de varios años continuaron llegando a las islas Antillanas grupos humanos de diferentes lugares del continente americano. Las tres primeras oleadas que llegaron se diferenciaban por las materias primas que utilizaban para producir y por la forma de trabajar. Esos grupos fueron:

- Los líticos, que se dedicaban a tallar piedras duras.
- Los pétreos, que empleaban piedra pulida.
- Los concheros, que elaboraban instrumentos de trabajo a partir de caracoles.

Aproximadamente, desde el 2000 a. C., los tres grupos empezaron a mezclarse, logrando con esta medida el aumento de la población, los asentamientos y la cantidad de bienes. Siglos después se inició la producción de objetos de cerámica y el cultivo de la tierra, aunque de forma limitada, pues prevalecían la recolección, la caza y la pesca (Cassá, 1992).

Un siglo a. C. comenzaron a llegar a las Antillas agricultores provenientes de América del Sur llamados arahuacos, los cuales fueron desplazando a sus antecesores (Villalona, 2010), Sin embargo, si se ha sabido, que la segunda visita extranjera a la isla fue la de Cristóbal Colón en sus viajes de 1492, según otros historiadores esta visita es catalogada como los primeros visitantes externos conocidos en la isla de Santo Domingo.





De esta forma se puede afirmar, que los primeros visitantes que pisaron esta tierra fueron Colón y sus acompañantes en su primer viaje a América, de esta forma inicia lo que es formalmente el turismo en América y también empieza la historia del turismo en el país (Cassá, 1992).

En 1492, un marino italiano llamado Cristóbal Colón llegó a un acuerdo con la Reina de Castilla, España, para abrir una ruta comercial hacia el oriente, o sea, China, Japón, la India y otros territorios. El reino de Castilla estaba vinculado al de Aragón y quería establecer rutas comerciales como las que habían creado los portugueses, quienes atravesando el sur del océano Atlántico llegaron a las costas de África, donde establecieron fortificaciones llamadas factorías, desde las cuales intercambiaban productos europeos por oro, marfil, maderas preciosas y esclavos (Cassá, 1992).

Los historiadores dominicanos han establecido que probablemente los vikingos visitaron la isla de Quisqueya o La Española, esto no se puede afirmar como cierto, ya que por falta de evidencias concretas o de algo que los vikingos hayan dejado como muestra representativa de que en realidad estuvieron en suelo de la isla caribeña, por eso, convirtiendo esto en especulación de los mismo historiadores.

Finalmente, se puede afirmar, que durante los siglos de navegación a vela, las corrientes transatlánticas y los vientos alisios, que tienen dirección de nordeste a sudoeste, determinaron que la ruta más rápida de Europa a América fuera en dirección a las islas de Barlovento, es decir, entre Trinidad y Tobago y Puerto Rico. Razón por la cual todas las embarcaciones procedentes de Europa, con destino a Cuba, Veracruz, Florida y República Dominicana, navegaron siempre cerca de Cozumel. Así mismo, sucedió con las embarcaciones procedentes del centro y sur de América con rumbo a Cuba y República Dominicana, últimos puerto tocado por un gran número de barcos antes de navegar hacia España (Santander Ramos, 2011).



## Revisión de la literatura

Siendo el turismo de cruceros un sector de la industria turística que ha tenido un crecimiento asombroso llama la atención la escasez, en términos generales, de los estudios e investigaciones que aborda este fenómeno tan importante y, más aún, el déficit existente en la literatura en lengua española. Entre los pocos trabajos en lengua española se puede citar a Fernández (2009), quien presenta un trabajo descriptivo de la incipiente actividad de cruceros en la República de Cuba concluyendo que, pese a las potencialidades del destino para crecer este segmento turístico, las restricciones adoptadas por el gobierno de Estados Unidos han frenado dicho crecimiento. Otro trabajo en el tema es Cuellar-Río y Kido-Cruz (2008), que presentan una descripción del perfil del crucerista que llega a Bahías de Huatulco (México) y un análisis del gasto del crucerista básicamente fundamentado en modelos econométricos con variables *dummy*, que les permitieron distinguir a las variables que producen diferencias significativas de gasto de las que no.

Las investigaciones y estudios sobre los impactos económicos del turismo de cruceros en la literatura internacional también son recientes y se han concentrado básicamente en el análisis de los efectos económicos de este segmento en un destino (Henthorne, 2000; Chase & Alon, 2002; Douglas & Douglas, 2004; Dwyer & Douglas, 2004; Seidl *et al.*, 2006).

El gasto del turismo de cruceros tiene efectos directos, indirectos e inducidos en la economía de un destino turístico. Como se puede apreciar, el efecto directo se presenta cuando un proveedor le vende una serie de bienes y servicios a los barcos de cruceros, a su tripulación y a los pasajeros. Entre los gastos relacionados con el buque están los gastos portuarios, los gastos marítimos, alimentos y bebidas, combustible, agua y mantenimiento.



Los gastos asociados a los pasajeros incluyen aquellos que no hacen parte del crucero en sí mismo, es decir, taxis, regalos, excursiones en tierra, alimentos y bebidas, principalmente.

En el gasto de la tripulación se encuentran, entre otros conceptos, servicios médicos, restaurantes, transporte y actividades recreativas. También esos efectos indirectos son el resultado de las compras de los proveedores directos, como son los productos adquiridos a otras instituciones. Los efectos inducidos se presentan cuando los receptores de los gastos directos e indirectos incrementan sus ingresos. En la práctica no es un asunto sencillo, se convierte en complejo, medir estos efectos de la actividad de cruceros. Como lo afirman Braun *et al* (2002), una de las principales causas de dificultades lo representa el hecho de que las compañías de cruceros navegan bajo las llamadas “banderas de conveniencia” y emplean tripulaciones de todas partes del mundo. La mayoría de los buques de cruceros se encuentran registrados en paraísos fiscales, brindando a las empresas crucerista la posibilidad de evadir impuesto, logrando con estos unos mayores márgenes beneficios.

En la actualidad, los datos e informaciones sobre las actividades de los cruceros en los destinos turísticos son escasos y poco homogéneos. Las mejores bases de datos al respecto, se encuentran en América del Norte, el Caribe y Oceanía. Razón por la que la mayoría de los estudios empíricos se refieren a destinos dentro de dichas regiones. Dwyer & Forsyth (1998) desarrollaron un marco conceptual para evaluar el impacto económico del turismo de cruceros para una nación y sus regiones. Para una mejor ampliación de la clasificación del gasto de un crucero se sugiere ver la tabla 3.



De acuerdo con un informe de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), publicado en 2007, los fundamentales impactos económicos de la industria turística de cruceros en los Estados Unidos durante el 2006 incluyeron impactos económicos directos, gastos de las líneas de cruceros y su tripulación, y el generado por los pasajeros alcanzó una cifra superior a los 35 billones de dólares del Producto Bruto, un 10% más que lo generado en 2005. Esto, a su vez, produjo alrededor de 300 mil empleos a lo largo del país, pagando un total de \$US 1.7 billones de dólares en salarios.

La actividad económica de los cruceros tiene en un puerto de embarque impactos directos sobre cada área dentro de la industria turística de viajes: transporte, hotel y resort, restaurantes y atracciones. Una parte importante de los turistas gasta como mínimo una noche en el puerto antes de embarcarse. Es de señalar que en el puerto de Seattle han registrado una estadía promedio de 1,6 noches y un gasto por pasajero por noche de US\$ 63 (Klein, 2005). Esto no ha podido observarse en el caso de la República Dominicana, donde la mayoría de los viajeros llegan a la ciudad el mismo día de embarque. De todos modos, una investigación más profunda acerca de los cruceristas que embarcan en República Dominicana, amerita, debe aún ser realizada. También se sabe que el tamaño del destino influye en la intensidad de los efectos económicos que el crucerismo genera. Para el caso de las pequeñas islas, MacKee (1988) señala que los impactos económicos tienen más importancia en algunos destinos específicos, dado que en estos pequeños territorios los barcos hacen escala por un periodo inferior a las seis horas, por lo que afirma que si este tiempo fuese ampliado en tres horas más, sería posible incrementar el gasto por visitante.



De igual forma, se ha logrado percibir en Henthorne (2000), quien analiza el gasto del crucerista y sus influencias en la economía de la isla Jamaica, especificando de forma concreta que el tiempo en tierra firme que tiene el turista para visitar el comercio local, influye sustancialmente en el gasto que hará. Dwyer *et al.* (2004) presentan una investigación mejorada del marco desarrollado previamente por Dwyer & Forsyth (1996) y Dwyer & Forsyth (1998) que puede ser de mucho beneficio para el análisis de la relevancia económica del turismo de cruceros en diferentes puertos o regiones del mundo y en diversos contextos. Para ello, los investigadores realizan una clasificación de cuatro categorías los gastos que deben ser tenidos en cuenta para dicho análisis: 1) el gasto hecho por el pasajero; 2) el gasto hecho por el tripulante; 3) el gasto que hace el barco en el puerto; y 4) el gasto de soporte. En esta investigación, indican estos investigadores, los resultados presentados que deben tomarse como tentativos dada a la falta de datos e informaciones fiables y precisas. Por lo que se debe continuar realizando investigaciones en este segmento del turismo, como se puede observar en este estudio descriptivo y cualitativo, puede ser considerado el primero en esta línea de investigación en la República Dominicana.

En este mismo orden, los investigadores Chase & Alon (2002) han logrado introducir un modelo keynesiano para evaluar el impacto del turismo de cruceros, lo ponen en práctica en la economía de la isla Barbados, pero utilizando datos del gasto del turista en lugar del gasto del crucerista. En este sentido, ambos investigadores concluyen indicando que la influencia del crucerismo en la isla Barbados no es significativa, contrario a lo que sucede con el turismo de estancia. Por la misma línea trabajaron Morrison *et al.* (2003), quienes comparan el comportamiento del gasto de un crucerista y un turista de estancia, mostrando la existencia de diferencias significativas entre ambos grupos.



Gibson y Bentley (2006) presentan evidencia de los impactos positivos generados por el turismo de cruceros en el suroeste de Inglaterra y no dan cuenta de efectos negativos. Bresson & Logossah (2010) exponen los efectos que las aglomeraciones de cruceristas pueden generar en el turismo de estancia y sus consecuentes efectos económicos para el caso de quince países caribeños. El trabajo de Ikeda y Jaswar (2002) presenta una metodología de predicción de la demanda de viajes en cruceros en Japón. Este es uno de los pocos estudios que utiliza datos de un destino de los países asiáticos.

Datos e interpretaciones de datos ofrecidos por el Banco Central de la República Dominicana

Fotografía 1. Crucero de Carnival  
Cruise Lines



Fuente: Revista *La Romana-Bayahibe News*.

Fotografía 2. Crucero de Italia MSC Cruise



Fuente: Revista *La Romana-Bayahibe News*.



Tabla 1. Llegadas de pasajeros vía marítima

<i>Puertos</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>T. C. (%)</i>
<b>Total</b>	<b>347,914</b>	<b>423,910</b>	<b>21.84</b>
Santo Domingo	27,630	58,267	110.88
La Romana	167,718	252,932	50.81
Samaná	152,566	112,424	112,424
Puerto Plata	0	287	N/A

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco Central.

En 2014, a nivel nacional, las llegadas por vía marítima han crecido 2.73%, sumándose 11 584 pasajeros adicionales respecto a los 423 910 recibidos por los puertos del país en 2013. La segunda terminal de cruceros dominicana por llegadas de pasajeros es el puerto de Samaná, donde, en 2014, llegaron 36 navíos con 67 640 pasajeros (-39.83% respecto al 2013). Le sigue Santo Domingo (terminales Sans Souci y Don Diego) que el año pasado recibió 34 buques de cruceros y 119 ferries desde Puerto Rico, con un total de 56 857 pasajeros.

Tabla 2. Gasto promedio de los pasajeros de cruceros, según puerto utilizado, 2010-2013

<i>Puertos</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Santo Domingo	65.39	61.77	69.77
La Romana	81.78	71.89	71.09
Samaná	49.15	55.09	60.84
<b>Gasto promedio</b>	<b>63.67</b>	<b>63.91</b>	<b>68.63</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Banco Central.



Como se observa en la tabla 2, los gastos promedios de los cruceristas aumentaron de forma sostenida, pues del 2010 al 2011 hubo un incremento de 0.0037, esto representa un crecimiento de apenas un tercio de 1% y del 2011 al 2012 un incremento de 0.06877 en aproximación a un 7%, lo que indica un incremento porcentual significativo.

Tabla 3. Gasto promedio y distribución porcentual del gasto de los pasajeros de cruceros, 2012-2013

<i>Renglones</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>
Gasto promedio de cruceros (US\$)	68.63	74.77
Distribución del gasto (100%)	100.00	100.00
Comidas y Bebidas	3.17	3.78
Entretenimiento	0.23	0.19
Transporte Local	8.25	7.09
Souvenirs/Regalos	67.93	65.99
Tours	19.14	21.78
Otros Gastos	1.28	1.17

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM).

En la tabla 3 se observa un incremento porcentual de 0.082, esto significa un 8% en aproximación, de los renglones que obtuvieron mayor crecimiento se encuentra el de los tours, esto indica que los cruceristas cuando llegan a tierra firme desean conocer nuevos lugares, y esto implica elevar los niveles de consumo, pues existe una relación prácticamente proporcional entre el renglón comidas y bebidas con el tours, es decir, el renglón de comidas y bebidas ascendió 5.5%, mientras que el tours creció un 12%. En sentido general, se puede afirmar que los turistas están dispuestos a invertir más en paseos, tratando de conocer sitios nuevos.





La Romana/Santo Domingo, según datos publicados por el Banco Central de la República Dominicana, en 2014 han llegado al Muelle Turístico de La Romana Casa de Campo 130 cruceros con 310 861 pasajeros, un 71.38% de las 435 494 llegadas nacionales por vía marítima en este mismo año. Respecto al 2013, cuando al puerto de La Romana llegaron 252 932 cruceristas, se han registrado 57 929 pasajeros adicionales con un notable aumento de un 22.9%. A nivel nacional, las llegadas por vía marítima en 2014 han crecido un 2.73%, sumándose 11 584 pasajeros adicionales respecto a los 423 910 recibidos por los puertos del país en 2013.

La segunda terminal de cruceros dominicana por llegadas de pasajeros es el puerto de Samaná, donde, en 2014, llegaron 36 navíos con 67 640 pasajeros (-39.83% respecto al 2013). Le sigue Santo Domingo (terminales Sans Souci y Don Diego) que el año pasado recibió 34 buques de cruceros y 119 ferries desde Puerto Rico, con un total de 56 857 pasajeros (-2.41%).

Las llegadas por vía marítima al país en 2014 (435 494 unidades) equivalen a un 9.75% del total de las entradas por vía aérea en este año (4 464 643 pasajeros extranjeros no residentes en RD).

Tabla 4. Llegadas de pasajeros vía marítima, 2014

<i>Puerto</i>	<i>Buque</i>	<i>Pasajeros</i>
<b>Santo Domingo</b>	153	56,857
Don Diego (ferry)	119	29,534
Sans souci	34	27,323
Puerto Plata	1	136
La Romana	130	310,861
Samaná	36	67,640
<b>Total</b>	320	435,494

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (APD).



Además, según estos datos publicados por el Banco Central de la República Dominicana, en 2014 han llegado al Muelle Turístico de La Romana Casa de Campo 130 cruceros con 310 861 pasajeros, un 71.38% de las 435 494 llegadas nacionales por vía marítima en este mismo año. Respecto al 2013, cuando al puerto de La Romana llegaron 252 932 cruceristas, se han registrado 57 929 pasajeros adicionales con un notable aumento de un 22.9%.

## Conclusiones

Se puede afirmar que la industria, perteneciente al segmento de cruceros en la República Dominicana, tiene el potencial para proveer beneficios económicos a dicho destino. Sin embargo, acomodar estos enormes buques dentro de los puertos dominicanos, requiere de un gran esfuerzo en inversiones, tanto en infraestructura como en los costos de mantenimiento, para esto, se recomienda al sector industrial privado hacer cluster empresariales, además llevar a cabo convenios con el sector gobierno, para garantizar beneficios tanto para dicho sector privado como para el estado de la República Dominicana.

El turismo de cruceros es un sector del turístico que muestra una serie de características específicas que lo diferencian del turismo convencional, otorgándole una serie de ventajas competitivas que lo pueden hacer realmente atractivo para las ciudades de la República Dominicana donde se desarrolla este turismo. Los resultados obtenidos en esta investigación pueden ser utilizados por el gobierno de la República Dominicana y por los gobiernos locales, que poseen la ventaja competitiva de tener puertos marítimos, para atraer a más grandes consumidores o más bien, aumentar el gasto de pasajeros que desembarcan en los diferentes puertos de la República Dominicana.



Para finalizar, se debe señalar, que las investigaciones futuras deban incluir la aplicación de técnicas de este estudio a otros periodos de tiempo en el mismo destino y/o a otros destinos de cruceros incluidos en las mismas rutas de cruceros correspondientes a la República Dominicana, de manera que los resultados puedan ser comparados.

### Referencias

- Bresson, G. & Logossah, K. (2010). Crowding-out effects of cruise tourism on stay-over tourism within the Caribbean. A non parametric panel data evidence. *Tourism Economics* (en prensa).
- Brida, J. G. & Zapata Aguirre, S. (2010). Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205-226.
- Butler, M. (2008). Turismo de cruceros. Situación actual y tendencias. *Organización Mundial del Turismo*, Madrid.
- Cassá, Roberto (1992). *Los Indios de las Antillas*. Madrid, Editorial Mapfre.
- Chase, G. & Alon I. (2002). Evaluating the economic impact of cruise tourism: a case study of Barbados. *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, 13(1), 5-18.
- Cuellar-Río, M. & Kido-Cruz, M.T. (2008). Perfil y análisis del gasto de crucerista: El caso de Bahías de Huatulco (México). *Cuadernos de Turismo*, (22), 47-78.
- Douglas, N. & Douglas, N. (2004). Cruise ship passenger spending patterns in Pacific island ports. *International Journal of Tourism Research*, 6(4), 251-261.
- Dwyer, L., Douglas N. & Livaic, Z. (2004). Estimating the economic contribution of a cruise ship visit. *Tourism in marine environments*, 1(1), 5-16.



- Fernández, L. (2008). La modalidad de turismo de cruceros: evolución, desempeño y perspectivas. [En línea]. Disponible en <http://www.monografias.com/trabajos-pdf/turismocruceros-evolucion-perspectivas/turismo-cruceros-evolucion-perspectivas.pdf>.
- Florida Caribbean Cruise International Association. [En línea]. Disponible en <http://www.fcca.com/> [21 de marzo de 2011].
- Gibson, P. y Bentley, M. (2006). A study of impacts—cruise tourism and the South West of England. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 20(3/4), 63-77.
- Henthorne, T.L. (2000). An analysis of expenditures by cruise ship passengers in Jamaica. *Journal of Travel Research*, 38(3), 246-250.
- Hernández, J. (2008). *El turismo de masas. Evolución y perspectivas*. Madrid: Síntesis.
- Hickman, L. (2006). Is it OK... to go on a cruise? *The Guardian*, Martes, marzo 7.
- Ikeda, Y. & Jaswar. (2002). A prediction method of travel demand of cruise ships in Japan. *Journal- Kansai Society of Naval Architects Japan* (238): 215-224 island nations. *Canadian Journal of Development Studies*, 9(2), 249-259.
- Kester, J.G.C. (2002). Cruise tourism. *Tourism Economics*, 9(3), 337-350.
- Luna M. (2015). El turismo de cruceros en el Mediterráneo y en las Illes Balears. Un análisis entre el 2000 y el 2012. *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*.
- Martínez, R., Seguí J. y Petrus, J. (2011). El Binomio Transporte y Turismo: del fordismo al postmodernismo. *Circulação transportes e logistica. Diferentes perspectivas* (185-214). São Paulo: Outras Expressões.
- 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.
- Morrison, A. M., Yang, C. H., O Leary, J. T. & Nadkarni, N. (2003). Comparative Profiles of Travellers on Cruises and Land-Based Resort Vacations. *Journal of Tourism Studies*, 14(1), 99-111.



- Organización Mundial del Turismo (2008). *Turismo de cruceros-Situación actual y tendencias*. Madrid, ISBN 978-92-844-1240-2.
- Santander L. y Ramos M. (2011). El nacimiento de un destino turístico en el Caribe Mexicano. Cozumel, de isla abandonada a puerto de cruceros. *El Periplo Sustentable*, núm. 21.
- Seidl, A., Guillano, 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.
- Sun, X., Jiao, Y. y Tian, P. (2011). Marketing research and revenue optimization for the cruise industry: A concise review. *International Journal of Hospitality Management*, (30), 746-755.
- Villalona A. (2010). *Historia dominicana: desde los aborígenes hasta la Guerra de Abril*. Santo Domingo, República Dominicana: Editora Alfa & Omega.