



www.eclac.cl

Edición No. 176, abril 2001

## CRUCEROS TURÍSTICOS EN AMÉRICA DEL SUR: NUEVAS OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS

La mayor disponibilidad de tiempo libre y de ingresos personales, no sólo en los países desarrollados, sino también de los emergentes, ha generado una demanda que, los armadores de naves han sabido capitalizar mediante la oferta de servicios de cruceros en un segmento de la industria turística que observa un aumento exponencial.

En la búsqueda de destinos alternativos para los cruceros turísticos, en años recientes los países del Cono Sur del continente, han recibido en la temporada veraniega noviembre-marzo una cantidad alentadora de naves de turismo y pasajeros, lo que permite vislumbrar la incorporación definitiva de la subregión al circuito internacional de los cruceros turísticos. Para ello, sin embargo, será necesario invertir en facilidades portuarias y terminales de pasajeros, lo cual representa una oportunidad para la participación privada en la provisión y explotación de esas facilidades.

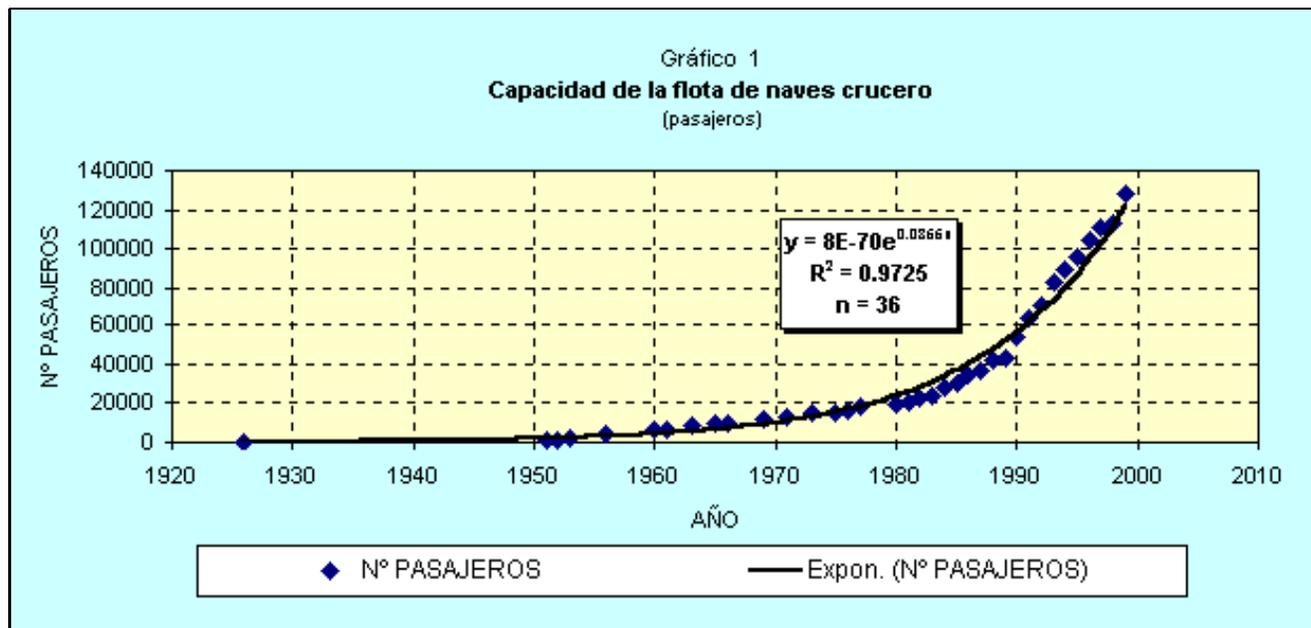
Para mayores antecedentes o comentarios sobre éste artículo, sírvase contactar a Francisco Ghisolfo, Unidad de Transporte, CEPAL ([trans@eclac.cl](mailto:trans@eclac.cl)).

El transporte marítimo de pasajeros, al igual que lo observado en otras actividades económicas, está enfrentando un nuevo ciclo de vida, esta vez orientado a la recreación y el turismo, bajo un nuevo concepto: el barco se transforma en un hotel de cinco estrellas que acompaña al pasajero a las diferentes ciudades que éste contempla visitar, en contraste con el modo tradicional de viajar. Al desplazarse en ese medio de transporte, es posible ahorrar los viajes en avión, cambios de hotel, el arme y desarme de equipaje, procedimientos de registro y salida en hoteles, viajes al aeropuerto y trámites de aduana e inmigración, cualquiera de los que podrían ocurrir a horas incómodas o sufrir los efectos de los diferentes husos horarios.

La mayor disponibilidad de tiempo libre y de dinero, no sólo de los países desarrollados,

sino también de los emergentes, ha generado una demanda de turismo de cabotaje que, los armadores de naves han sabido aprovechar en un proceso de crecimiento de la oferta que ha aumentado en forma exponencial en las últimas dos décadas.

En efecto, el Gráfico 1 muestra el aumento de la oferta en capacidad de pasajeros de la flota por año, la cual se ajusta muy bien a una curva exponencial con un índice de correlación  $R^2 = 0,97$ .



Fuente: Elaboración propia.

Este proceso, iniciado en Europa y los Estados Unidos hace algunas décadas, en torno a áreas geográficas de gran atracción turística, como son el Mediterráneo y el Caribe y en menor grado Escandinavia, se ha extendido y empieza a masificarse en otros lugares, que recién se incorporan a los circuitos. En esta categoría se encuentra el Cono Sur americano. El Cuadro 2 muestra el número de naves de turismo y pasajeros que han visitado este litoral en los últimos tres años, particularmente a la ciudad chilena de Puerto Montt.

Cuadro 2

**Recaladas de cruceros turísticos en Puerto Montt, Chile**

Temporada	N° de Naves	Pasajeros
1998 – 1999	24	18.740
1999 – 2000	43	28.033
2000 – 2001	58	41.180

Fuente: Empresa Portuaria Puerto Montt.

Dentro de los cruceros que visitaron el Cono Sur en la temporada 2000-2001, se destacan el Royal Princess de 45.000 toneladas de desplazamiento y 1.200 pasajeros y el Mercury de 74.000 toneladas y 1.870 pasajeros. Las 58 naves cruceros recaladas en el Cono Sur del continente en dicha temporada pertenecen a 19 armadores diferentes, lo que da cuenta de lo

variado de la oferta.

Estas recaladas son fuertemente estacionales y se registran entre mediados de noviembre y mediados de marzo. El circuito preferido es Buenos Aires – Valparaíso y el viaje dura 14 días. En estos puertos terminales se verifica el recambio de pasajeros y de tripulación. En varios puertos ya ha ocurrido la recalada simultánea de tres naves, con la consiguiente saturación de las instalaciones y los servicios turísticos que las ciudades pueden ofrecer, subrayando la necesidad de una mayor coordinación de la actividad.

La necesidad de incorporar nuevos circuitos surge por una parte, debido a la saturación de las rutas tradicionales europeas y caribeñas, en los cuales los armadores han debido hacer grandes esfuerzos conjuntos por coordinar las recaladas y el uso de las infraestructuras y por otra, a razones estacionales, que hacen disminuir el atractivo para los turistas en el norte de Europa durante su invierno y por la búsqueda de parajes exóticos, desconocidos y seguros para los clientes más experimentados.

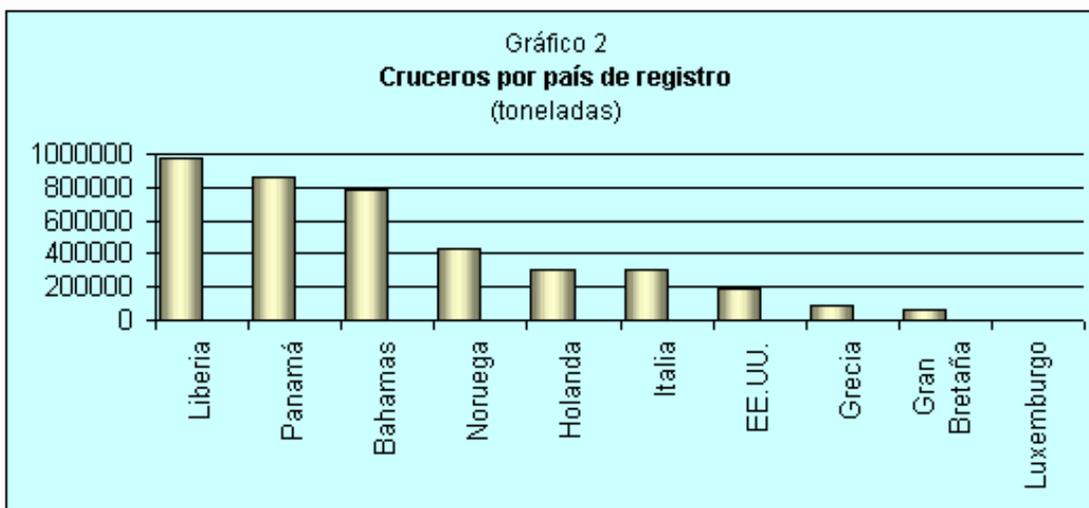
En Europa la coordinación portuaria se ha logrado a través de asociaciones tales como Medcruise, a la cual están afiliados puertos del mediterráneo europeo y del norte de Africa, y Cruise Europe, que agrupa los puertos de la costa norte de Europa y Escandinavia.

Haciendo un símil, en agosto de 1999 se constituyó Surcruise - Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur ( <http://www.surcruise.com> ), con la participación de puertos asociados de Argentina (Buenos Aires, Comodoro Rivadavia, Mar del Plata, Madryn y Ushuaia); Uruguay (Montevideo) y Chile (Antofagasta, Arica, Chacabuco, Puerto Montt, Punta Arenas, San Antonio, Talcahuano y Valparaíso) a la cual, a fines del 2000, se asoció el puerto ecuatoriano de Manta, y se conversa la incorporación de puertos de otros países del continente, lo que permite augurar un buen futuro a esta organización, que deberá liderar la coordinación con los armadores e incentivar la inversión en este tipo de instalaciones, primero, los edificios y luego, sitios de atraque especializados, cuando la demanda lo justifique.

La presidencia de Surcruise está radicada en el presidente del Puerto de Buenos Aires, y la vicepresidencia, en el presidente de la Empresa Portuaria Puerto Montt, lo que demuestra la importancia que éste último le ha asignado a los cruceros turísticos en Chile y que lleva adelante el más avanzado proceso de concesión de que se tiene conocimiento en el continente.

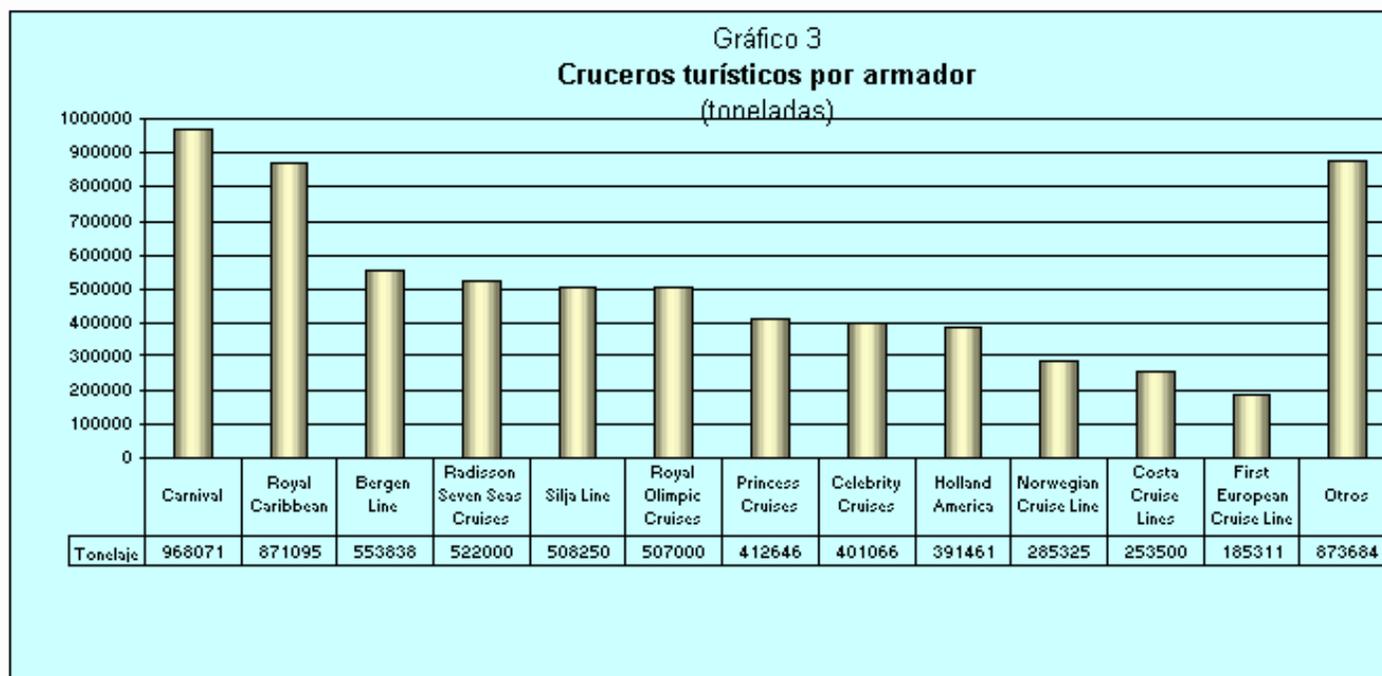
Respecto de las naves, se puede señalar que ninguna tiene más de 15 años de antigüedad, si se considera la fecha en que han sido reacondicionadas, son cada vez más grandes, de mayor capacidad de pasajeros y han ido incorporando mejoras tecnológicas que les permiten maniobrar en espacios reducidos sin apoyo de remolcadores y en tiempos muy cortos, debido a los avanzados sistemas de propulsión mediante turbinas laterales (*bow thruster*). La propulsión en las nuevas naves es mediante turbinas a gas de mínima emisión de gases y ruido. En el 2000, por ejemplo, se pusieron en servicio el *Carnival Victory* de 101.509 toneladas de desplazamiento, 2.642 pasajeros, 893 pies de eslora y 116 de manga y el *Explorer of the Seas* de 142.000 toneladas, 1.020 pies de eslora y 158 de manga y otros cuatro se encuentran en astilleros.

El Gráfico 2 muestra la distribución de cruceros turísticos por país de registro, dónde se observa que Liberia, Panamá y Bahamas registran el 65% del tonelaje, sobre una muestra de 105 naves encuestadas y 4 millones de toneladas.



Fuente: Elaboración propia.

El Gráfico 3, muestra la distribución de cruceros turísticos existentes en el mundo por armador, observándose que seis de ellos (Carnival, Royal Caribbean, Bergen Line, Radisson Seven Seas Cruises, Silja Line y Royal Olympic Cruises) concentran el 59% del tonelaje, sobre una muestra de 150 naves y 6 millones de toneladas, es decir, es una industria con alto grado de concentración a nivel mundial. Tres de estos armadores tienen presencia en el Cono Sur del continente.



**Fuente:** Elaboración propia.

Los servicios prestados a bordo son integrales, lo que convierte un crucero en una plataforma de negocios orientados al turista que ha sido muy bien explotada por los operadores. Los itinerarios se deben cumplir con mucha rigurosidad, por cuanto los compromisos se adquieren con dos años de anticipación y en los puertos de inicio o término de los viajes deben coordinar el relevo de pasajeros y tripulantes con itinerarios aéreos y disponibilidad de hoteles con mucha exactitud. No se permiten los atrasos, por lo que a la menor dificultad en algún lugar de recalada, lleva inevitablemente a la cancelación de la escala. Las escalas tienen por lo general una duración de 8 horas.

En cada punto de recalada, un 80% de los pasajeros, donde predominan europeos y norteamericanos, adquiere paquetes de excursiones preparados y vendidos de antemano a bordo, por lo que los requerimientos portuarios a la recalada son de disponer de un gran número de buses lo más cerca de los portalones en caso de disponer de frentes de atraque para las operaciones y poder evacuarlos y recibirlos en forma muy expedita. El 20% restante y las tripulaciones que no están de turno, requieren de instalaciones cómodas, tales como cafeterías, restaurantes, servicios higiénicos, acceso a transporte público, locales de artesanía del lugar, servicios bancarios y de comunicaciones, lo cual da pie a actividades comerciales complementarias.

En caso que la nave no utilice el frente de atraque, éstas disponen de embarcaciones menores denominadas *tenders* que con seguridad y expedición pueden desembarcar unos 25 pasajeros a tierra en cada viaje, tarea que no es delegada por los armadores, por el grado de responsabilidad que ello significa.

Otros servicios portuarios usualmente requeridos por las naves, incluyen el retiro de basuras y el suministro de agua potable, la cual es sometida a rigurosos controles de calidad.

Hasta el momento, ningún país sudamericano ha desarrollado facilidades portuarias específicas para cruceros, excluyéndose tal vez, el Puerto de Cartagena, Colombia, que cuenta con una pequeña sala terminal e instalaciones específicas al transporte terrestre, pero en todos los otros casos se debe usar infraestructura portuaria diseñada para otros fines, con los consiguientes riesgos e incomodidades.

Las cifras históricas de recaladas dan una señal de la importancia que los circuitos del continente están adquiriendo, que si bien incipiente, ha gatillado el interés de inversión privada en este tipo de facilidades.

América del Sur enfrenta una inesperada oportunidad que constituye la presencia cada vez más relevante de cruceros turísticos en su litoral y el desafío de captar esta nueva forma de hacer turismo requerirá de importantes inversiones en terminales portuarios de pasajeros y facilidades de atraque, desafío que deberá llevar a las autoridades portuarias a diseñar los mecanismos de participación privada en las inversiones y explotación comercial en beneficio de las ciudades y países que albergan estos puertos, ya que sólo la oferta de éstas facilidades hará que los armadores se interesen en incrementar su oferta.

