



02

ANÁLISIS SOCIOCULTURAL DE LA LLEGADA DE CRUCEROS A CIENFUEGOS

SOCIOCULTURAL ANALYSIS OF THE ARRIVAL OF CRUISE SHIPS TO CIENFUEGOS

MSc. Carlos Lázaro Nodals García¹

E-mail: clnodals@ucf.edu.cu

Lic. Regla Dolores Quesada Cabrera¹

E-mail: rquesada@ucf.edu.cu

¹ Universidad de Cienfuegos. Cuba.

Cita sugerida (APA, sexta edición)

Nodals García, C. L., & Quesada Cabrera, R.D. (2017). Análisis sociocultural de la llegada de cruceros a Cienfuegos. *Revista Científica Cultura, Comunicación y Desarrollo*, 3(2), 12-17. Recuperado de <http://rccd.ucf.edu.cu/index.php/rccd>

RESUMEN

El artículo aborda el incremento de la modalidad turística de cruceros en Cienfuegos como parte de la diversificación de fuentes emisoras de viajeros. Se hace un análisis de los principales impactos de la misma en la ciudad, en la dinámica social cotidiana, cómo influye la afluencia de visitantes desde el punto de vista demográfico así como las implicaciones para la gestión y conservación del patrimonio cultural cienfueguero. Asimismo se exponen los retos que impone el crucerismo a las instituciones del sistema de la cultura, entre otras. La idea rectora es la inevitabilidad de asumir el turismo de cruceros y la urgencia de generar políticas que la regulen.

Palabras clave:

Cruceros, crucerismo, Cienfuegos, patrimonio.

The article focuses on the increase of the tourist modality of cruises in Cienfuegos as part of the diversification of travelers' emission sources. An analysis is made of the main impacts in the city, in the daily social dynamics, how the influx of visitors influences from the demographic point of view as well as the implications for the management and conservation of the cultural heritage of Cienfuegos. It also exposes the challenges imposed by the cruise to the institutions of the culture system, among others. The guiding idea is the inevitability of taking on cruise tourism and the urgency of generating policies that regulate it.

Keywords:

Cruises, crucerism, Cienfuegos, heritage.

ABSTRACT

INTRODUCCIÓN

Las 70 manzanas fundacionales de la ciudad de Cienfuegos ostentan desde el año 2005, la condición de Patrimonio Cultural de la Humanidad, otorgada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Como toda ciudad de este tipo, tiene un plan de conservación, gestión e interpretación de su patrimonio, el cual, por ser la urbe uno de los principales polos turísticos de Cuba, se encuentra expuesta a amenazas por parte de visitantes extranjeros, que no siempre tienen la necesaria conciencia ni conocimiento sobre el patrimonio como bien de implicaciones a futuro.

El desembarco de gran cantidad de turistas que llegan a bordo de cruceros, como parte de la diversificación de las fuentes de entrada de visitantes a Cuba; se establece paulatinamente como una situación habitual para el sistema institucional y por cuenta propia que interactúa con los visitantes. La primera consecuencia visible de este proceso es la congestión en las calles aledañas al puerto de desembarque y en las principales zonas de interés histórico y/o cultural de la ciudad.

La historia de los cruceros en Cuba revolucionaria se remonta al Comandante Pinares era un ferry construido en 1974 en Japón, que cubría la ruta Habana-Gerona y que los graduados de la Universidad de la Habana en 1975–graduación Primer Congreso del Partido–estrenamos para incorporarnos durante 15 días a labores agrícolas en la Isla de la Juventud. Años más tarde fondeó en el Muelle de Luz, desde donde hacía paseos nocturnos por la bahía habanera. En la medianoche anclaba en algún lugar del litoral, servía una cena y ofrecía un espectáculo.

En 1996, cuando hizo su entrada el Meliá Don Juan, con capacidad para 840 pasajeros, que navegó desde Cienfuegos, éste hizo su primera escala tras su salida de Cienfuegos en el puerto de Santiago de Cuba, después visitará el polo turístico de Cayo Largo del Sur. En este primer viaje, el Meliá-Don Juan lleva a bordo a 200 pasajeros procedentes en su mayoría de España, Alemania, Francia, México, Canadá, Argentina y Chile. El barco, un hotel flotante, con capacidad para 459 turistas y 186 tripulantes en 203 camarotes, es propiedad de la empresa Royal Hispania, perteneciente a la naviera estatal española Transmediterránea. El programa que cesó a finales de 1997. Poco después de esa fecha comienza a funcionar la terminal de cruceros, y todos los años entraban los grandes barcos, pero hubo un periodo de contracción, en el cual solo arribaban 10 o 12 barcos al año. En el último lustro la actividad creció y es habitual la presencia de cruceros como el estadounidense Adonia, los 700 viajeros del Adonia, procedentes de Estados Unidos, lo hacen en virtud de la modalidad *people to people* (pueblo a pueblo), una de las doce categorías permitidas por el Departamento del Tesoro norteamericano como parte de

la política de bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por Washington a Cuba desde más de medio siglo y todavía en pie. El MS Europa 2, y el Louis Crystal, de la compañía Celestyal Cruises. Lo que ratifica la tendencia al incremento sostenido de la llegada de personas que realizan turismo bajo esta modalidad.

En el año 2016 llegaron a Cuba a bordo de cruceros de diversos formatos unos 112 000 vacacionistas, cifra que marcó un hito, pues cuadruplicó a la del 2015 (Terrero, 2017). Se estima que el 2016 fue el momento del despegue de la modalidad turística de cruceros al país, que se disparó de una veintena de buques que llegaban como promedio anualmente, a una cantidad incrementada que ha puesto a las autoridades portuarias y del Ministerio del Turismo ante la urgencia de mejorar y construir toda la infraestructura y logística que necesitan los barcos. La cifra más alta de arribo de cruceros en los últimos 20 años tuvo lugar durante el año 2017, periodo en el cual se recibieron cerca de 180 viajes (Cuba. Ministerio del Turismo, 2017).

La realidad es que estas embarcaciones ya son comunes en nuestros puertos. La mayoría son naves de pequeño y mediano portes, o sea, con una capacidad para menos de 2000 personas. El más grande que ha atracado en puerto cubano hasta el 2017 es el Norwegian Sky, con 2000 pasajeros. Ninguno está en la escala de los grandes barcos de recreo o los llamados mega cruceros que se fabrican en los grandes astilleros y admiten a bordo más de 4000 turistas y miles de tripulantes, personal de servicio, agentes de viajes, entre otro personal.

Con el inicio del proceso de acercamiento y normalización de relaciones entre Estados Unidos y Cuba, y el posterior restablecimiento de relaciones diplomáticas, los analistas del mercado turístico internacional tienen a Estados Unidos como fuente potencial de emisión de turistas con destino Cuba, ya que esta nación es el centro de las líneas de cruceros. Diversos turoperadores estiman que alrededor de un cuarto de millón hasta dos millones de estadounidenses llegarán a la mayor de las Antillas en el periodo de tiempo hasta el año 2025. Cifra que podría ser mayor si otras líneas incorporan el destino Cuba.

DESARROLLO

Los viajes en cruceros son una modalidad de turismo que ofrece una gran ventaja, permite incrementar la recepción de visitantes extranjeros a mayor velocidad que la del aumento de las capacidades de alojamiento de una nación. Sin embargo, también tiene sus desventajas, la primera de ella de tipo económico. El crucerismo es un negocio más rentable para las compañías navieras que para los países receptores de los pasajeros del crucero. En el año 2015 esta actividad turística generó a nivel mundial 40 000 millones de dólares en ingresos netos (Organización

Internacional del Turismo, 2015). De esa cifra sólo una ínfima parte quedó en los países receptores.

Las personas que participan en estos viajes realizan un ritual en cada destino al que arriban. Desembarcan y permanecen durante varias horas en determinadas ciudades, recorren sus principales sitios de interés histórico y cultural, se toman fotos, compran artesanías, algunos productos representativos del lugar, casi siempre artesanías, otros souvenirs y bisuterías. Los grandes gastos los hacen a bordo del barco. Los principales destinos de cruceros en el mundo reportan quedarse con menos del 10% de los ingresos netos de esa industria en un año.

En el caso de Cienfuegos, que es un polo turístico de tránsito para los viajeros de estancia, los visitantes de cruceros no ofrecen atractivo ni constituyen mercado para hoteles, hostales y villas; tampoco para los arrendadores de viviendas, habitaciones y/o espacios. Ni siquiera para los transportistas privados ni los restaurantes (paladares), ya que dentro del barco cuentan con gastronomía altamente especializada, tiendas y otra gama de servicios enfocados en que el viajero gaste a bordo. Al comparar este comportamiento con el de los turistas de estancia, encontramos que estos últimos gastaron 27600 millones de dólares en el Caribe en el 2015 (Center for Responsible Travel, 2015).

Eso, a pesar de que las cifras totales de cruceristas y turistas de estancias cortas, medias y largas son similares. Por cada dólar que deja en tierra un viajero promedio de un crucero, el turista de estancia deja 11,5 dólares (Center for Responsible Travel, 2015). Si se analiza este dato, se comprende el real impacto económico de la actividad de cruceros en las economías locales y nacionales de los puertos receptores. Otros datos arrojan que las líneas de cruceros cada día son más sofisticadas, estudian a sus clientes y tienen a bordo ofertas y servicios, recreación y opciones artístico-culturales de todo tipo y para todos los públicos. El consumo en tierra, entonces, es mínimo.

Se impone repensar la estrategia de las instituciones del turismo en Cuba ante el incremento de la llegada de cruceros al país. Hasta ahora se limita a los impuestos a las compañías navieras que operan los cruceros, las ventas directas a los viajeros cuando bajan a tierra y se internan en la ciudad, la oferta de algunas excursiones, diversos recorridos a sitios emblemáticos de la ciudad o se deja a la decisión del viajero en su libre deambular por la ciudad. Es necesario pasar de esta estrategia pasiva a una gestión más directa. Cómo instalar a nuestras empresas locales y nacionales a bordo de esos inmensos hoteles flotantes, y en el área técnica; garantizar con calidad los servicios requeridos y solicitados por sus tripulaciones (servicios aduanales, emigración y extranjería, control de

frontera, abasto de agua, combustible y recogida de desechos sólidos).

Aquí entra en juego la instrumentación de los principios del Nuevo Modelo Económico cubano, el pensamiento estratégico de los decisores y el ordenamiento jurídico. Este tipo de actividad económica impone políticas previsoras, regulaciones, procedimientos y operatividades que respondan a la dinámica de ese mercado, preparación del capital humano en lo técnico y lo personal. En el mundo, muchas empresas que se han colocado a bordo de cruceros se retiran en cuestión de meses ante el peso económico, competitividad y potencia corporativa de las ya establecidas. En Cuba, algunas unidades artísticas que han sido contratadas a bordo, no culminan una temporada.

Otros aspectos que tienen que analizar, sobre todo los gobiernos municipales en el marco de sus atribuciones político administrativas, y en concordancia con la legislación nacional; son las implicaciones ambientales. Estudios realizados en países altamente receptores de turismo de cruceros demuestran que la cantidad de personas que desembarcan de los cruceros afectan a las ciudades receptoras al aumentar la carga humana en los principales espacios de interés cultural e histórico, aumenta la cantidad de basura, y son causa indirecta de algunas actividades económicas ilícitas por parte de turistas y locales.

Un aspecto medular es el cumplimiento y actualización de las políticas culturales del Estado y gobierno cubanos. Uno de los objetivos estratégicos del socialismo en Cuba es la salvaguarda y desarrollo de nuestras más auténticas manifestaciones culturales, sin menos precio de lo mejor de la cultura universal. Es prioritario para el pueblo cubano, mostrar su cultura (Mujica, 2014). Pero ante la dominación simbólica y la guerra cultural, es necesario abordar el crucerismo con un sistema de acciones que ponga en contacto al visitante con la riqueza cultural cubana.

Las Direcciones Provinciales de Cultura de las ciudades receptoras, los Centros Provinciales de Patrimonio Cultural y demás instituciones encargadas de la cultura tienen que evaluar las posibles afectaciones de esa masa humana sobre el patrimonio cultural. En el caso de Cienfuegos, el principal sitio de recorrido de los viajeros comprende desde la terminal de cruceros en el Muelle Olimpia Medina hasta el Parque de la Aduana, la Calle del Comercio, Parque Martí y alrededores, Boulevard San Fernando, Paseo del Prado, Malecón y Punta Gorda. Todos son portadores de un patrimonio cultural, básicamente inmobiliario y paisajístico.

Internacionalmente, ciudades que cuentan con un inventario patrimonial excepcional tienen que lidiar con afectaciones ecológicas que pesan más que los pingües beneficios económicos del arribo masivo de cruceros. Por

ejemplo, en Venecia (Italia) las grandes masas de cruceristas que desembarcan de los megos cruceros provocan daños ambientales y patrimoniales. Parte de su población abandona la ciudad, que tiene momentos de congestión insoportable. En el orden cultural, la auténtica cultura veneciana se ha esfumado y no es captada por el visitante, ante la avalancha de manifestaciones, lugares, ofertas y productos Disney landizados.

Barcelona (España), una de las ciudades más visitadas por cruceros en todo el mundo, vive hace años el fenómeno del hacinamiento en lugares públicos cuando se producen los momentos pico de arribo de cruceristas. Muchos locales cierran sus puertas y otros se asientan en otras áreas más tranquilas aunque pierdan algún ingreso. También en esta ciudad se da el fenómeno de la emigración de la población local, que se aleja de ritmo que le imponen los cruceristas a la urbe. Otro impacto negativo es la disminución del turismo de estancia ante las aglomeraciones provenientes de los cruceros.

Las primeras reacciones de los actores económicos cienfuegueros (estatales y privados) ante el incremento de la llegada de cruceros, está en consonancia con la registrada en otras ciudades del área caribe que tienen experiencia en la recepción de esta tipología turística. De la expectativa y el entusiasmo se ha pasado al recelo y/o la decepción. Los artesanos, los gastronómicos, transportistas, guías autónomos y otras figuras jurídicas privadas relacionadas con el turismo internacional, reportan pobres o nulos beneficios económicos procedentes de la afluencia de estos viajeros.

De hecho, se está dando un rechazo creciente hacia los turistas que proceden de los cruceros. Las personas que tienen establecidos sus comercios y servicios en las zonas aledañas al puerto de atraque y las que desarrollan su actividad económica en la zona principal de recorrido de los visitantes, ven menguadas sus ventas el día de llegada de un crucero. La natural curiosidad de los recién llegados los aglomera frente a los estantes, puntos de venta y anaqueles callejeros, tiran fotos, hacen decenas de preguntas a los vendedores, inquietan sobre variados temas; y a la larga obstaculizan las ventas y alejan a los reales compradores.

Los funcionarios y especialistas de las instituciones del sistema de la cultura han planteado en diferentes niveles que desde el punto de vista cultural tampoco hay un real beneficio en el sentido de irradiar nuestra cultura al mundo, ni un impacto económico apreciable, porque el crucerismo es una modalidad de viaje en que el turista, por un precio generalmente asequible, va a conocer en uno, dos o tres días la mayor cantidad de lugares posible. Esto lo hacen en escalas apuradas, que duran horas, en las que

cumplen con el ritual de hacerse de la prueba material de su visita, dígase, fotos, portales o algún souvenir.

El contacto con lo más rico de la cultura local y nacional, la interacción con grupos portadores de manifestaciones únicas de la cultura que están presentes en Cienfuegos, el conocimiento del teatro, la danza, la plástica, entre otras; le es casi imposible a un visitante que tiene su tiempo de desembarque contado. Lo cual dificulta también la concepción e implementación de una estrategia de interpretación patrimonial en función de ellos. El crucerista es consumidor, por naturaleza, de una pseudocultura kitsch, estandarizada y mercantil.

Cienfuegos, uno de los destinos turísticos insignias de Cuba, está abocado al reto de cómo afrontar un fenómeno objetivo, inherente a su inserción en la dinámica de la economía internacional y la operatividad del turismo en los tiempos actuales. Por los valores culturales, patrimoniales e históricos, por su ubicación geográfica y las bondades y operatividad marítima de su bahía, es inevitable la conversión de la ciudad en plaza privilegiada para la llegada de cruceros. Se impone la creación de la infraestructura portuaria, técnica y logística que responda a sus demandas, y que las ciencias sociales pongan su instrumental teórico en función de la creación de estrategias de gestión del mismo.

CONCLUSIONES

La modalidad del turismo de cruceros es una actividad emergente que constituye oportunidad y amenaza para la ciudad de Cienfuegos.

La revisión, actualización y emisión de regulaciones concernientes a dicha actividad evitará el descontrol de esta modalidad turística.

El abordaje integral por parte de todos los actores e instituciones interactuantes con el crucerismo, contribuirá a la salvaguarda de la cultura y el patrimonio de Cienfuegos.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Center for Responsible Travel (Crest). (2015). *Lecciones aprendidas del turismo de cruceros en el Caribe*. Recuperado de <https://responsibletravel.org/docs/Martha%20Honey%20Spa.pdf>
- Cuba. Ministerio del Turismo. (2017). *Informe del MINTUR a la Asamblea Nacional del poder Popular, Octava Legislatura, Año 2017*. La Habana: MINTUR.
- Mujica J. (2014). *Discurso pronunciado en la II Cumbre de la CELAC* [Internet]. La Habana: UCI. Recuperado de <http://www.cubadebate.cu/especiales/2014/02/03/el-discurso-de-jose-mujica-en-celac-tenemos-que-integrarnos/>

Organización Internacional del Turismo. (2015). *Informe sobre el Desarrollo del Turismo en el Mundo en el 2015*. Madrid: OIT.

Terrero, A. (2017). *Oportunidades y amenazas desde el mar*. Granma, p. 2.