

MONOGRAFÍAS DE LA UNCTAD SOBRE LA GESTIÓN DE PUERTOS

*Serie de monografías preparadas por la UNCTAD en colaboración
con la Asociación Internacional de Puertos (AIP)*

17

Efectos económicos de los puertos de cruceros: el caso de Miami

por

*Araceli (Angie) Wright
Encargada de Relaciones
del Puerto de Miami*



NACIONES UNIDAS
Nueva York y Ginebra, 2001

NOTA

Las opiniones expresadas en esta monografía son las de la autora y no corresponden necesariamente a las de las Naciones Unidas. Las denominaciones empleadas y la forma en que aparecen presentados los datos no implican, por parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

*
* *

Otras monografías de esta serie

- Nº 1 Horario de trabajo en los puertos: paso del régimen de jornada normal y horas extraordinarias al trabajo en dos turnos
- Nº 2 Planificación de la utilización de los terrenos en las zonas portuarias: aprovechamiento máximo de la infraestructura portuaria
- Nº 3 Medidas para el mantenimiento eficaz del equipo
- Nº 4 Planificación de operaciones en los puertos
- Nº 5 Gestión de pavimentos de terminales para contenedores
- Nº 6 Medición y evaluación del rendimiento y productividad portuaria
- Nº 7 Medidas para la gestión eficaz de los tinglados
- Nº 8 Enfoque económico en la selección y reemplazo de equipos
- Nº 9 Terminales polivalentes. Recomendaciones para su planificación y explotación
- Nº 10 La gestión informatizada de terminales para contenedores
- Nº 11 Intercambio de datos portuarios informatizados
- Nº 12 Instrumentos para la promoción comercial de los puertos
- Nº 13 Freeport development: the Mauritius experience (disponible sólo en inglés)
- Nº 14 Estrategias para el desarrollo duradero de ciudades y puertos
- Nº 15 La iniciativa de calidad: la experiencia del puerto de Nantes/Saint-Nazaire
- Nº 16 Evolución de la legislación portuaria brasileña

PRESENTACIÓN DE LA SERIE

La UNCTAD colabora con la Asociación Internacional de Puertos (AIP) desde hace muchos años y en diversas esferas, en particular por lo que respecta a la producción, la traducción y la distribución en todo el mundo de estudios técnicos en forma de **Monografías**. Estas monografías permiten contribuir al desarrollo de la capacidad de gestión necesaria para una explotación eficaz de los puertos en los países en desarrollo.

Una de las consecuencias importantes del noveno período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (IX UNCTAD) fue la aprobación de un nuevo programa de trabajo de la UNCTAD en el sector del transporte. Conviene destacar que se reafirmó el objetivo inicial de mejorar la eficacia de los puertos, principio en el que se había basado la idea de las monografías de la UNCTAD/AIP.

La División de la Infraestructura de Servicios para el Desarrollo y la Eficiencia Comercial de la UNCTAD se complace en poder continuar esta cooperación con la AIP que permite presentar la experiencia práctica de un puerto o de un grupo de profesionales en beneficio de la comunidad portuaria internacional.

Esta cooperación sirve de complemento a otras investigaciones, formaciones y actividades de cooperación técnica desarrolladas por la División de la Infraestructura de Servicios para el Desarrollo y la Eficiencia Comercial de la UNCTAD, cuyos objetivos concretos son promover el desarrollo de unos servicios de transporte marítimos internacionales competitivos, reforzar las estructuras de comercio y promover la cooperación internacional y los intercambios de experiencias. Queremos agradecer aquí a los autores su contribución a estas monografías, todas ellas preparadas con carácter voluntario.

Jean Gurunlian
Director de la
División de la Infraestructura de Servicios para el
Desarrollo y la Eficiencia Comercial

PREFACIO

Cuando la UNCTAD decidió solicitar la colaboración de la Asociación Internacional de Puertos para preparar monografías sobre gestión de puertos, la idea fue acogida con entusiasmo como una nueva oportunidad para proporcionar información a las administraciones portuarias de los países en desarrollo. Para la preparación de estas monografías, el Comité de Desarrollo Portuario Internacional de la AIP ha utilizado los recursos de los puertos de los países industrializados miembros de la Asociación, que han querido así compartir una experiencia que les ha permitido alcanzar sus actuales niveles de tecnología y gestión portuarias. Por otra parte, el personal directivo superior de los puertos de los países en desarrollo ha prestado una preciosa asistencia evaluando las monografías en curso de redacción.

Estoy convencido de que esta serie de monografías de la UNCTAD resultará útil a las administraciones portuarias de los países en desarrollo, proporcionándoles indicadores en que puedan basar sus decisiones para introducir mejoras y progresos tecnológicos y utilizar lo mejor posible los recursos existentes.

La Asociación Internacional de Puertos espera seguir colaborando con la UNCTAD en la preparación de otras muchas monografías de esta serie que colmarán un vacío en la información de que disponen actualmente las administraciones portuarias.

Goon Kook-Loon
Presidente de la
Comisión de Recursos Humanos de la AIP

ÍNDICE

Capítulo	Página
I. Importancia de los cruceros como actividad económica	1
II. Los productos de los cruceros y las empresas navieras	7
III. Instalaciones y servicios que ofrece el puerto de Miami	13
IV. Los puertos y el futuro de la industria de los cruceros	20
Anexo	
1. Características de los buques	25
2. Ubicación y dimensiones de los muelles y lugares de atraque	26

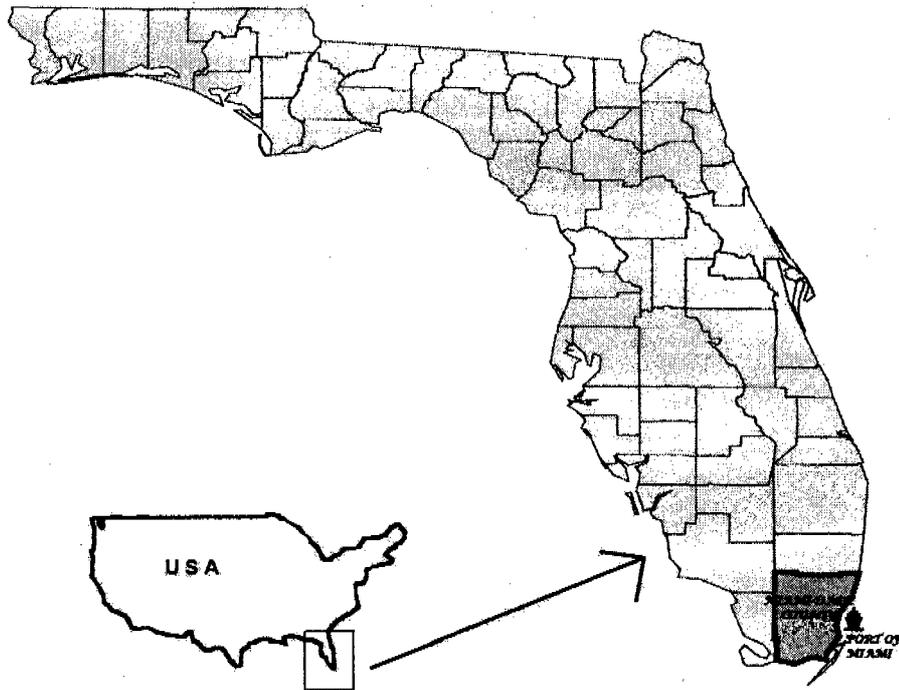
Capítulo I

Importancia de los cruceros como actividad económica

El condado de Florida y Miami-Dade

1. El estado de Florida, en los Estados Unidos de América, es una península ubicada en el extremo meridional de la masa continental de América del Norte. Limita al este con el Océano Atlántico, al oeste con el Golfo de México y al sur con el Estrecho de Florida. Con una población de 15,9 millones de habitantes (2000), Florida es el cuarto estado más poblado de la nación. La migración neta en el estado se cifra aproximadamente en 250.000 personas al año. Así pues, se prevé que la población de Florida será de más de 18,5 millones de habitantes en 2015.
2. En 1998, la economía de servicios de Florida registró un producto estatal bruto de 418.000 millones de dólares, con lo que se situó entre las 15 principales economías de mercado del mundo y ocupó el quinto lugar en América. El comercio internacional, junto con los servicios financieros y secundarios, representa la mayor parte de la actividad económica del estado. El turismo constituye una actividad que se desarrolla a lo largo de todo el año y es el segundo sector más importante de Florida. En 2000 visitaron el estado alrededor de 47 millones de turistas.
3. Las manufacturas especializadas también revisten importancia. En Florida hay más de 17.000 empresas constituidas, número éste sólo superado por California por lo que respecta a las empresas aeroespaciales y de defensa. El creciente número de empresas electrónicas y de alta tecnología cuenta con el apoyo de 18 zonas francas y más de 800 parques empresariales, que incluyen parques de usos múltiples, industriales, de investigación y desarrollo y de oficinas.
4. La estratégica ubicación geográfica de Florida, en el centro de las rutas marítimas norte-sur y este-oeste, se complementa por un sistema de transporte intermodal exclusivo y bien organizado.
5. Dada la existencia de 14 puertos de aguas profundas en Florida, todas las empresas se encuentran a una distancia máxima de 150 kilómetros de un puerto marítimo y próximas a los mercados mundiales. Los 20 principales aeropuertos comerciales del estado -de los que 12 son internacionales- permiten que numerosas ciudades importantes del este de los Estados Unidos y del Caribe y Centroamérica se encuentren a tres horas de vuelo. Además, Florida es el centro mercantil de América, que cuenta con 800 millones de consumidores. Por otra parte, las 14 redes ferroviarias de mercancías conectadas por casi 4.800 kilómetros de vía férrea y las cuatro importantes redes de autopistas interestatales existentes, cuya longitud es de 19.200 kilómetros, permiten el transporte intermodal eficaz de mercancías, que son entregadas al día siguiente a casi el 60% de la población de los Estados Unidos.
6. Ubicado a lo largo del extremo sudoriental de la península de Florida, el condado de Miami-Dade tiene una superficie de más de 5.200 kilómetros cuadrados, cuenta con una población de 2,2 millones de habitantes (estimación de 1999) y constituye el mayo gobierno "local" del sudeste de los Estados Unidos. Limita al este con la Bahía Biscayne y el Océano Atlántico, al oeste con el Parque Nacional de los Everglades, al sur con los Cayos de Florida y al norte con el condado de Broward. El condado de Miami-Dade es mayor que los estados de Rhode Island y Delaware y tiene aproximadamente la misma superficie que Trinidad y Tabago.

GRÁFICO 1: EL ESTADO DE FLORIDA Y EL CONDADO DE MIAMI-DADE



7. El Departamento de Puertos del condado de Miami-Dade es uno de los principales generadores económicos del condado. El puerto de Miami está estratégicamente ubicado en las principales rutas comerciales entre el norte y el sur y entre el este y el oeste y desempeña un papel doble en calidad de *capital mundial de los cruceros* y *puerta de entrada de mercancías en América*.

8. El Departamento de Aviación del condado de Miami-Dade, es decir, el aeropuerto internacional de Miami, es el principal impulsor de la economía del condado. El aeropuerto internacional de Miami es punto de conexión primario del transporte aéreo entre América y el Caribe y un punto fundamental de acceso a Europa. Diariamente aterrizan y despegan en el aeropuerto internacional de Miami unos 1.500 vuelos. Su extensa red de servicios aéreos abarca más de 150 ciudades en cuatro continentes, lo que hace de él uno de los aeropuertos con mayor tráfico de pasajeros del mundo. Con un total de 15,8 millones de pasajeros en 1999, el aeropuerto internacional de Miami se situó en el tercer lugar en los Estados Unidos por lo que respecta a viajeros internacionales. El número total de pasajeros durante ese mismo período se cifró en 34 millones, lo que situó al aeropuerto entre los diez primeros de los Estados Unidos.

9. Además de contar con un activo puerto marítimo y con un aeropuerto que conectan a Miami con el resto del mundo, el condado de Miami-Dade también tiene la mayor concentración de agentes de transportes de los Estados Unidos (más de 500). Los elementos integrantes del comercio internacional abarcan 53 consulados, 33 cámaras de comercio binacionales, 20 oficinas de comercio exterior, 13 empresas constituidas al amparo de la Ley Edge¹ y 38 bancos extranjeros. Además, hay un impresionante contingente de empresas multinacionales, empresas de telecomunicaciones y empresas de apoyo al comercio.

¹ Se trata de empresas nacionales constituidas a los efectos de realizar operaciones bancarias con el extranjero u otras operaciones internacionales o de financiación con el exterior y están reguladas a nivel federal.

El puerto de Miami

10. El puerto de Miami es una instalación insular de 260 hectáreas, ubicada en la Bahía Biscayne, zona de medio ambiente sensible, adyacente al centro de Miami. Un puente fijo conecta al puerto con la tierra firme. El complejo insular tiene alrededor de 3,8 kilómetros de largo, 640 metros en su punto más ancho y 10,5 kilómetros de litoral. La entrada al puerto se hace mediante un canal de 12,80 metros de profundidad y 152 metros de ancho, que lleva el nombre de Government Cut, dragado a través del extremo meridional de Miami Beach, y posteriormente a través de un canal de aproximación de entre 131,06 metros y 274,32 metros de ancho que conecta con el puerto de Miami. El nivel del mar alcanza una altura máxima de 0,67 metros y una mínima de 0,31 metros.

11. El nombre oficial del puerto es puerto Dante B. Fascell² de Miami-Dade y es un departamento del gobierno del condado de Miami-Dade. El puerto de Miami no realiza actividades. Proporciona la infraestructura necesaria para que el sector privado realice todas las operaciones comerciales. Las operaciones de carga y descarga de los buques se lleva a cabo por empresas estibadoras independientes que contratan con empresas navieras dedicadas al transporte de mercancías y de pasajeros a título individual. El puerto, que no depende financieramente de la hacienda del condado, genera sus ingresos de operación mediante los derechos que cobra en concepto de muellaje, amarre, almacenamiento, alquiler, agua, etc. Se utilizan diversos mecanismos financieros para hacer frente a los principales gastos y proyectos. Éstos pueden entrañar subvenciones estatales y federales y aportaciones paralelas, emisiones de bonos y programas de préstamos.

12. El puerto es un "puerto limpio", en el que no entran mercancías a granel ni mercancías posiblemente peligrosas, como el gasóleo. Además de las mercancías en paletas y autotransbordadas, la mayor parte de la carga se coloca en contenedores, lo que representa una escasa amenaza de contaminación para la bahía o los ecosistemas circundantes.

13. Con más de 40 empresas navieras cuyos buques atracan en más de 130 países y 360 puertos de todo el mundo, el puerto de Miami es el principal puerto de contenedores de Florida y se sitúa entre los diez primeros de los Estados Unidos. Entre los mercados a los que atiende figuran los de África, Asia, el Caribe, Centroamérica, Europa, el Oriente Medio y América del Norte y del Sur. La ubicación geográfica y los estrechos vínculos culturales con América Latina y el Caribe son factores que contribuyen a las considerables actividades comerciales que se realizan con esos mercados.

14. Durante el ejercicio económico de 2000, atracaron en el puerto 2.424 buques, que transportaban 7,8 millones de toneladas de mercancías, incluidas 4,5 millones de toneladas de artículos de importación y 3,3 millones de toneladas de artículos de exportación y un total de 868.178 TEU. Las regiones de América Latina y el Caribe representaban el 60% (4,7 millones de toneladas) del comercio total. El comercio con Europa no ha hecho sino aumentar y, en el ejercicio económico de 2000, representaba el 24% (1,9 millones de toneladas) del tonelaje total. Se prevé un aumento considerable de las operaciones comerciales con África y el Lejano Oriente.

15. En 1960, el condado de Miami-Dade asumió el control del puerto, que hasta ese momento correspondía al Ayuntamiento de Miami. El puerto estaba entonces ubicado en la costa próxima al centro de la ciudad, frente a la Isla de Dodge, que había sido creada en 1902 cuando se dragó inicialmente el puerto para permitir el acceso de buques. Inmediatamente después el condado anunció planes para construir un nuevo puerto en la Isla de Dodge y el nuevo puerto de Miami fue

² Por el Sr. Dante B. Fascell, famoso político de Florida.

inaugurado en 1963. Durante el decenio de 1960, el puerto prosperó a medida que se desarrollaban las empresas navieras encargadas del transporte de pasajeros y de mercancías. En el decenio de 1970, la actividad del puerto aumentó de manera espectacular. En 1979, no cabía duda de que, lamentablemente, las instalaciones eran inadecuadas para hacer frente a las nuevas actividades comerciales.

16. Por ello, en 1980 el puerto de Miami emprendió un ambicioso programa de expansión cifrado en 250 millones de dólares, por el que se duplicó su superficie a más de 240 hectáreas y se ampliaron sus instalaciones a la Isla artificial adyacente de Lummus. Además, el puerto contó con equipo avanzado de carga y descarga, nuevas terminales de cruceros y espacio de oficinas que resultaba sumamente necesario.

17. A mediados del decenio de 1990, las Islas de Dodge y Lummus quedaron unidas mediante la utilización de materiales de desecho procedentes del dragado, con lo que pasaron a ser una única isla. En la actualidad, el puerto no se asemeja en nada al que existía en sus humildes orígenes, en el decenio de 1890.

18. El puerto cuenta actualmente con 260 hectáreas dedicadas a material rodante, parques de contenedores, espacio para almacenes de refrigeración, instalaciones para grúas-pórticos, 12 modernas terminales de cruceros y oficinas para la administración del puerto, los organismos del Gobierno, diversas empresas navieras, organizaciones marítimas y empresas de transporte marítimo de pasajeros.

GRÁFICO 2: EL PUERTO DE MIAMI



Efectos de la industria de los cruceros en el puerto y en el condado

19. Desde 1897, año en que el primer buque de pasajeros zarpó de Miami con destino a Nassau (Bahamas), el puerto de Miami ha mantenido una posición destacada como puerto principal de cruceros. A mediados del decenio de 1970, el puerto había sido el primero en registrar más de un millón de pasajeros en un solo año y, en 1980, año en que 1,5 millones de personas salieron en

cruceros desde Miami, el puerto había afianzado su reputación como *capital mundial de los cruceros*.

20. En la actualidad, el puerto cuenta con una capacidad de atraque para seis cruceros de gran envergadura³, además de instalaciones de atraque para cruceros más pequeños y transbordadores. Las mejoras previstas por lo que respecta a los pasajeros abarcan la ampliación de las instalaciones de atraque para que tengan cabida nuevos cruceros de gran envergadura y servicios de transbordadores con cargamento de vehículos, así como importantes mejoras viarias para reducir al mínimo los conflictos entre las actividades de las empresas encargadas del transporte de mercancías y de pasajeros.

21. Durante el ejercicio económico de 2000, 18 buques de pasajeros, que totalizaban 1,4 millones de toneladas brutas registradas, tuvieron como base el puerto de Miami y alrededor de 3,4 millones de personas pasaron por sus terminales de pasajeros. Los ingresos portuarios totales ascendieron a 72,5 millones de dólares y las actividades de los cruceros representaron aproximadamente 33,7 millones de dólares, equivalentes al 46% del total. Esos ingresos se obtuvieron de los derechos de muellaje de pasajeros, estacionamiento, atraque, servicios de agua y electricidad y otros servicios.

22. Los efectos estimados totales en la economía local de resultados de las actividades portuarias durante el ejercicio económico de 2000 representaron más de 8.000 millones de dólares y 45.000 puestos de trabajo. Alrededor del 50% de los efectos totales respecto de la economía y el empleo correspondieron a actividades relacionadas con los cruceros, tal como ponen de manifiesto las cifras siguientes.

- los beneficios económicos directos de los cruceros ascendieron a 1.700 millones de dólares;
- los beneficios económicos totales de los cruceros ascendieron a 4.500 millones de dólares;
- se estima que 23.000 puestos de trabajo guardaban relación con las actividades de los cruceros.

23. Además, los puestos de trabajo creados de resultados de las actividades portuarias relacionadas con los cruceros suelen tener una remuneración superior a la de los puestos de trabajo de otros sectores. En 1999, el sueldo medio de los puestos de trabajo relacionados con los cruceros en el condado se cifró en 44.494 dólares, en tanto que el sueldo medio de un empleado de una tienda ascendía a 18.707 dólares anuales. Además, los empleos relacionados con los cruceros tienen una duración mayor y se benefician de programas de formación.

24. Otros beneficios económicos destacados para el condado de resultados de las actividades de los cruceros son los siguientes:

- los pasajeros que llegan y salen a través de los aeropuertos de la zona representan aproximadamente el 12% del tráfico general de las líneas aéreas;
- se estima que el 40% de los pasajeros permanecen 1,2 noches en el condado antes o después del crucero, lo que redundará en beneficio de los hoteles, los restaurantes y las tiendas del lugar;
- las líneas de cruceros dan empleo a más de 6.700 personas en el condado de Miami-Dade, con una nómina de sueldos superior a 300 millones de dólares;
- los cruceros se abastecen de provisiones en el puerto;

³ Los que cuentan con una eslora de más de 300 metros y tienen más de 2.000 camarotes por debajo de cubierta.

- el personal de los cruceros adquiere bienes y servicios mientras los buques permanecen atracados en Miami;
- se realizan actividades de publicidad y comercialización respecto de los cruceros.

Capítulo II

Los productos de los cruceros y las empresas navieras

Los productos de los cruceros disponibles en Miami

25. Los turistas se sienten atraídos a vacaciones en crucero por numerosas causas e incluso por detalles de menor importancia. En los estudios realizados por la industria de los cruceros se indican las cinco principales razones por las que los cruceros se valoran más que otros tipos de vacación. Dichas razones son el trato esmerado, el relajamiento, la posibilidad de visitar varios lugares, la relación calidad-precio y las diversas actividades que se realizan. En los estudios figuran también como razones la relativa facilidad para planificar y organizar las vacaciones, la comodidad de desempacar sólo una vez y el hecho de dormir mientras el buque se dirige a un nuevo destino, así como la circunstancia de que el crucero es un buen medio para inspeccionar un posible lugar de vacaciones para el futuro.

26. De hecho, el propio buque es un lugar de vacaciones con piscina, tiendas, juegos de azar, diversiones, entretenimientos de calidad, restaurantes de primera y alojamiento confortable. Además, las vacaciones en un crucero constituyen frecuentemente un modo de conocer a gente interesante, realizar una escapada romántica u organizar una reunión familiar en un lugar original.

27. Por otra parte, en los últimos años la utilización de cruceros como lugares para la celebración de reuniones de negocios es cada vez más frecuente y las líneas de cruceros están proyectando buques que se ajusten a esa nueva tendencia. Las salas de conferencias, el equipo audiovisual, los centros de computadoras, los fotocopiadoras y máquinas de fax, los micrófonos, los rotafolios y los caballetes son algunos de los medios que se brindan a las empresas en los buques más modernos. Algunas líneas de cruceros llegan a facilitar coordinadores de reuniones, secretarios y traductores.

28. Los productos ofrecidos por las principales líneas de cruceros que salen del puerto de Miami incluyen lo siguiente:

Líneas de cruceros Carnival

Cruceros de tres, cuatro, cinco y siete días de duración por el Caribe oriental, el Caribe occidental y las Bahamas, con escalas en los siguientes puertos: *Calica/Cancún y Cozumel/Playa del Carmen (México), George Town (Islas Caimán), Key West (Florida, Estados Unidos), Nassau (Bahamas), Ocho Ríos (Jamaica), San Juan (Puerto Rico) y St. Croix, St. John y St. Thomas (Islas Vírgenes Estadounidenses).*

Línea de cruceros Norwegian

Cruceros de tres, cuatro y siete días de duración por el Caribe oriental, el Caribe occidental y las Bahamas, con escalas en los puertos siguientes: *Ciudad de Belice (Belice), Costa Maya y Cozumel (México), George Town (Islas Caimán), Great Stirrup Cay y Key West (Florida, Estados Unidos), Nassau (Bahamas), Ocho Ríos (Jamaica), Roatán (Honduras), San Juan (Puerto Rico), St. Maarten (Antillas Neerlandesas), y St. John y St. Thomas (Islas Vírgenes Estadounidenses).*

Royal Caribbean International

Cruceros de tres, cuatro, siete, diez, 11, 14 y 15 días de duración por las Bahamas, el Caribe y el Canal de Panamá y con destino a Europa cruzando el Atlántico, con escalas en los puertos siguientes: *Coco Cay y Nassau (Bahamas), George Town (Islas Caimán), Key West (Florida, Estados Unidos), Labadee (Haití), Ocho Ríos (Jamaica), Oranjestad (Aruba, Antillas Neerlandesas), Willemstad (Curaçao, Antillas Neerlandesas), San Juan (Puerto Rico), St. Thomas (Islas Vírgenes Estadounidenses), Acapulco, Cozumel/Playa del Carmen y Cabo San Lucas (México), Canal de Panamá (Panamá), Puntarenas/Caldera (Costa Rica), San Diego (California, Estados Unidos), Barcelona y Málaga (España), Tenerife (Islas Canarias, España) y Funchal (Madeira, Portugal).*

29. Los viajes combinados por aire y mar, contratables a través de agencias de viajes, constituyen el medio principal para captar a un mayor número de pasajeros de cruceros. Las agencias de viajes tienen mucha mayor influencia en el sector de los cruceros que en cualquier otro ámbito. La validez de esa afirmación se ve confirmada por el porcentaje de ingresos generados a través de las agencias de viajes en determinados sectores:

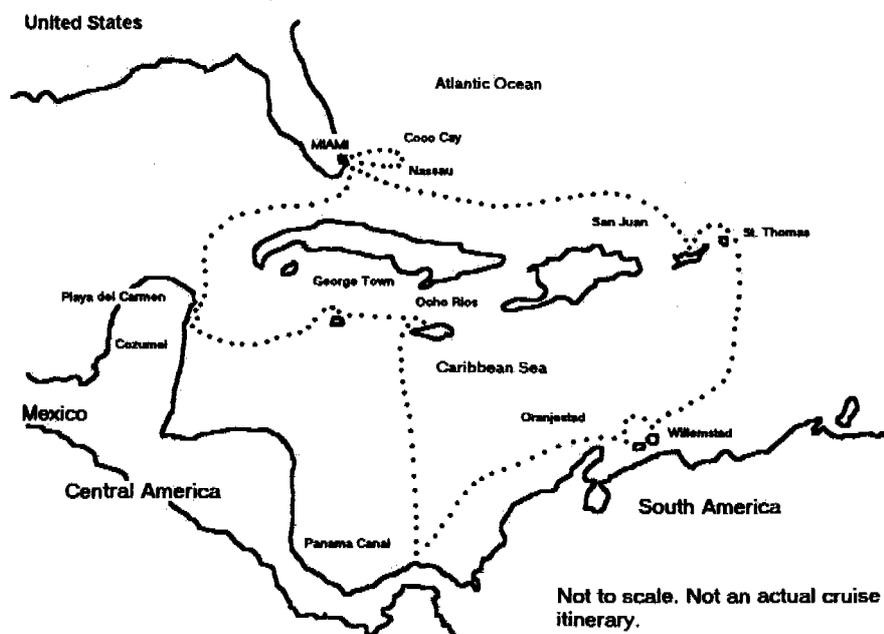
Cruceros	por encima del 95 %
Líneas aéreas	entre el 70% y el 80 %
Hoteles	entre el 10% y el 20 %
Alquiler de automóviles	entre el 20% y el 60 %.

30. Además, en un estudio publicado recientemente por la Cruise Lines International Association correspondiente a un quinquenio se muestra que el 90% de los pasajeros de los cruceros recurren a las agencias de viajes; el 43% las utilizan únicamente para hacer sus reservas y el 57% recurre a sus servicios de asesoramiento por lo menos durante algún tiempo.

31. La proximidad del puerto al aeropuerto, con sus instalaciones adecuadas, su amplia distribución geográfica de los vuelos y el fácil acceso por medios de transporte terrestres, constituye el factor determinante del éxito de esos viajes combinados por aire y mar. Por ello, el aeropuerto internacional de Miami constituye la salida principal del 80% de los pasajeros de cruceros de Miami.

32. El sector de los cruceros reconoce que las agencias de viajes son la fuente principal del crecimiento de sus cifras de negocios. En consecuencia, el sector apoya en gran medida a las agencias de viajes y uno y otras mantienen una relación de trabajo muy estrecha.

GRÁFICO 3: MIAMI Y ALGUNOS DESTINOS DE CRUCEROS



El papel clave de las empresas navieras

33. Los cruceros más frecuentes son los que duran entre tres y siete días, denominados cruceros "breves". Por ello, la geografía desempeña un papel fundamental cuando las empresas navieras establecen itinerarios. La ubicación geográfica de Miami es una ventaja innegable para llegar a los destinos de cruceros que tienen más demanda, no sólo por el Caribe, sino también por México, Centroamérica y la Costa Norte de América del Sur. Además, sirve para que Miami sea un puerto base, ya que es el punto de origen y destino de los itinerarios de los cruceros.

34. Las atracciones y servicios disponibles en las escalas del itinerario de los cruceros son ciertamente consideraciones de importancia. Las aguas azules, las playas de arenas blancas y el sol siguen siendo un atractivo, pero que ya no es suficiente. Los parques temáticos, los casinos y los centros de atracciones de los Estados Unidos, así como los pasajes aéreos baratos a Europa están empezando a competir con los destinos insulares de gran demanda en la región. Como respuesta a ello, en muchos de esos destinos se están emprendiendo campañas de publicidad con objeto de mantener su atractivo como lugares turísticos. En algunos se fomentan el submarinismo, las compras, los atractivos culturales e históricos y los museos. Dado que una de las razones por las que la gente realiza cruceros es investigar un destino como posible lugar de vacaciones en el futuro, la decisión de diversificar la oferta resulta razonable.

35. Las actividades que suelen realizar en tierra firme los pasajeros de los cruceros en esos destinos incluyen las siguientes: visitas a lugares de interés, compras, visitas a centros de atracciones turísticas, participación en excursiones organizadas, visitas a museos, iglesias o lugares de interés cultural, desplazamientos a la playa, comidas en restaurantes y participación en deportes, como el tenis o el golf.

36. Los nacidos durante la época de auge de los nacimientos⁴, en particular, tienen intereses culturales y desean enriquecer su espíritu y regresar a sus hogares después de unas vacaciones mostrando algo más que un bronceado. Desean regresar con un mayor nivel cultural y mejor informados, razón por la que buscan atractivos tales como museos, conferencias y visitas históricas.

37. Al establecer itinerarios y elegir escalas para destinos de gran demanda, las líneas de cruceros tienen en cuenta no sólo los intereses de sus clientes, sino también otros factores, como la idoneidad de las instalaciones portuarias, la rentabilidad y la seguridad de los pasajeros en los lugares de destino. En algunos puertos de escala los muelles son inadecuados, los impuestos de capitación⁵ son demasiado elevados y es insuficiente la seguridad de los pasajeros. Un ejemplo reciente es el de Ocho Ríos, puerto de escala de Jamaica que las líneas de cruceros están eludiendo porque consideran que es demasiado pequeño para sus nuevos buques y que la isla tiene un grave problema de delincuencia.

38. Existen ciertos denominadores comunes entre los puertos bases y los puertos de escala: ambos proporcionan instalaciones e infraestructura adecuadas y rentables, así como cierto grado de seguridad básica, comodidades y atractivos. Por otra parte, el puerto base se enfrenta a diversos problemas. Los cinco puntos que se consideran claves para el éxito de un puerto base son los siguientes:

- 1) servicios portuarios destacados y una ciudad atractiva;
- 2) un aeropuerto moderno y eficaz con un importante puente aéreo;
- 3) destinos e itinerarios turísticos atractivos;
- 4) gran centro de población;
- 5) fácil acceso por carretera a ese centro de población.

39. Además de una excelente infraestructura portuaria (descrita en detalle en el capítulo siguiente), Miami cuenta con un prestigio y un poder de atracción como destino. En ella se conjugan diversos factores: una hermosa ciudad, playas maravillosas, clima ideal, aeropuerto excelente, alojamientos hoteleros de primera calidad y ambiente multicultural palpable.

40. Las líneas de cruceros que realizan actividades en el puerto base han de disponer de transporte aéreo y de una oferta suficiente de alojamientos. El aeropuerto internacional de Miami, aeropuerto principal que sirve al puerto de Miami, está siendo objeto de una espectacular ampliación que servirá para que multiplique casi por dos su capacidad de pasajeros, que pasarán a 72,1 millones en 2005. Paralelamente, el condado de Miami-Dade cuenta con un número suficiente de alojamientos hoteleros para atender a las necesidades actuales y previstas de la industria de los cruceros. En enero de 2001, el número de alojamientos se cifraba en 464 hoteles y moteles y 47.700 habitaciones.

41. Los criterios respecto de los alojamientos en hoteles varían según las líneas de cruceros. En general, las líneas prefieren poder dar alojamiento a aproximadamente la cuarta parte de los pasajeros como parte del viaje antes o después del crucero. La duración de las estancias varía de una noche a tres, cuatro o siete.

42. El número de destinos, ya sean islas o tierra firme, ha aumentado de manera constante, en paralelo al crecimiento del sector de los cruceros. En 1969, había básicamente cuatro destinos: las

⁴ Los nacidos después de la segunda guerra mundial y, en concreto, entre 1946 y 1964.

⁵ Además del precio de los pasajes, las líneas de cruceros evalúan los derechos en concepto de muellaje de los pasajeros, a saber, los *impuestos de capitación*. Posteriormente, las líneas pagan al puerto directamente, sobre la base de la tarifa publicada por éste.

Bahamas, Jamaica, Puerto Rico y las Islas Vírgenes Estadounidenses. En la actualidad, los itinerarios de las líneas de cruceros permiten elegir entre más de 15 puertos de escala, incluido un crucero de 104 días alrededor del mundo.

43. El establecimiento de itinerarios y el despliegue oportuno de buques adecuados para llegar a los destinos preferidos exige una labor constante por parte de las empresas navieras, que entraña importantes inversiones. Como ejemplo, cabe señalar que se estima que dos grandes buques que entrarán en funcionamiento en 2002 y 2003 costarán 450 millones de dólares cada uno. En particular, el aumento del tamaño de los cruceros plantea un problema a los puertos. En el decenio de 1960 los cruceros medían, como promedio, 120 metros de eslora, contaban con 450 camarotes por debajo de cubierta⁶ y tenían 17.000 toneladas de registro bruto. Por aquel entonces, los cruceros más grandes tenían más de 275 metros de eslora, contaban con entre 2.600 y 3.600 camarotes por debajo de cubierta y tenían entre 90.000 y 142.000 toneladas de registro bruto. En el anexo 1 se muestran las principales características de los cruceros cuyo puerto base es Miami.

44. La importancia de larga data del puerto de Miami como puerto base para cruceros obedece también al hecho de que es un centro importante de actividades mercantiles y de población. Dos de las principales líneas de cruceros, a saber, Carnival Cruise Lines y Royal Caribbean, tienen su sede internacional en la ciudad. La tercera línea en importancia -Norwegian Cruise Lines- también tiene su oficina central nacional en Miami. Una eficaz red de transporte público permite al personal y a los pasajeros de los cruceros llegar al centro de la ciudad en menos de cinco minutos.

GRÁFICO 4: BUQUES DE GRAN ENVERGADURA ATRACADOS EN MIAMI



45. Los beneficios que las operaciones de los puertos bases de los cruceros entrañan para la economía local han incrementado en gran medida la competencia para acceder a la calidad de puerto de ese tipo, hasta el punto de que, en la actualidad, hay casi 100 puertos que compiten por 20 líneas de cruceros. Habida cuenta de que se tarda un año en reubicar los buques y de que se tardan tres años en construir una megaterminal, el puerto de Miami sigue la estrategia de prever las necesidades de las líneas de cruceros y de actuar en consecuencia.

⁶ La capacidad de los cruceros se puede medir por el número de camas disponibles para los pasajeros, que pueden situarse en uno o dos niveles. La expresión "camas por debajo de cubierta" sirve para medir el número de camas en un nivel. Las tasas de ocupación del 110% significan que se están utilizando algunas camas del segundo nivel.

46. En términos generales, no cabe infravalorar el papel clave que desempeñan las empresas navieras a los efectos de que los cruceros tengan tanto éxito. Esas empresas generan nuevos productos de cruceros (por ejemplo, itinerarios y destinos), despliegan y gestionan buques de elevado costo y, junto con las agencias de viajes, se ajustan a las preferencias cambiantes de los viajeros con objeto de ofrecerles en cada estación atractivas combinaciones de viajes por aire y mar. La rápida reacción de las empresas navieras con el fin de adaptar sus programas de cruceros a las indicaciones de las organizaciones de empresas de viajes es primordial para lograr comercializar con éxito sus buques y destinos.

Capítulo III

Instalaciones y servicios que ofrece el puerto de Miami

Las tareas que entrañan las actividades comerciales relacionadas con los cruceros

47. El doble título de puerta de mercancías de América y capital mundial de los cruceros impone al puerto de Miami algunas tareas singulares. En primer lugar está la necesidad de atender a las necesidades funcionales de ambas actividades comerciales, a saber, las relacionadas con las mercancías y con los cruceros, al tiempo que se mantiene una apariencia estéticamente agradable que satisface las expectativas de los turistas.

48. La luz y el paisajismo figuran entre los medios a que el puerto recurre con éxito para mitigar la visión de la infraestructura del tráfico de mercancías. Esos factores complementan la clara separación física de ambas actividades mercantiles. Como se indica en el gráfico 5, las operaciones de los cruceros se realizan en la parte nororiental del puerto insular, en tanto que los buques de mercancías realizan sus actividades en la parte meridional del puerto.

49. La diversidad de cuestiones que plantean las actividades comerciales relacionadas con los cruceros exige más de una división de funciones en el puerto. El carácter de la cuestión que debe abordarse o resolverse determina qué sección ha de ocuparse de ella. Por ejemplo, los contratos con las empresas navieras, las cuestiones sustantivas y otros temas similares se abordan al máximo nivel ejecutivo del equipo de gestión del puerto. Por otra parte, el acomodo de los servicios permanentes forma parte de las funciones de la división de comercialización, en tanto que las cuestiones relacionadas con las operaciones corren a cargo de la división de operaciones de cruceros y los asuntos de contabilidad dependen de la división de finanzas.

Instalaciones y servicios para los pasajeros de los cruceros

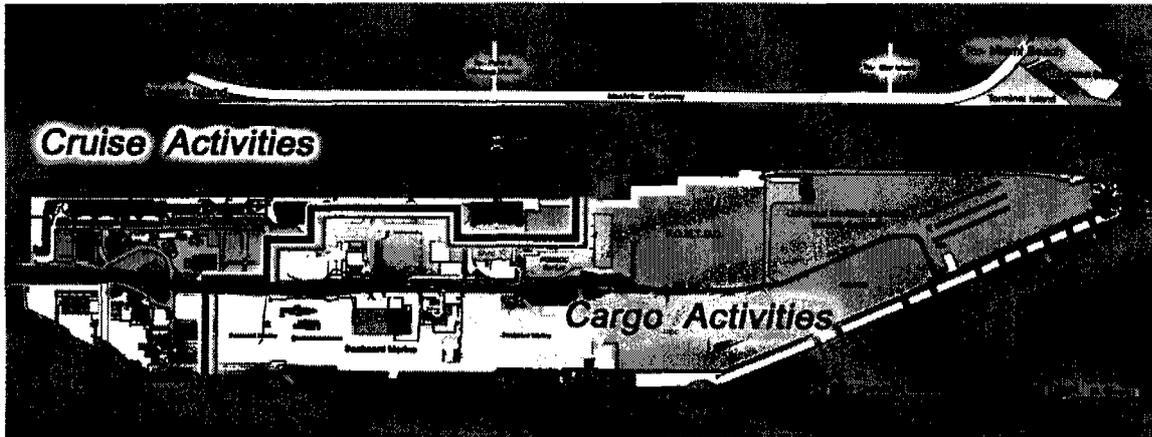
50. El puerto insular se encuentra bordeado por alrededor de 6,5 kilómetros de muelle. En el cuadro que figura más abajo se muestra el espacio dedicado a las diversas operaciones que se realizan en el puerto. Esa configuración permite diversas posibilidades de amarre para dar cabida a cruceros de diferente eslora. En el anexo 2 figuran datos detallados sobre la ubicación y las dimensiones del muelle y del lugar de atraque.

51. Se utilizan eficazmente los emplazamientos para los terminales de cruceros y de carga. La mayor parte de la superficie se dedica a almacenamiento al aire libre para los contenedores y al almacenamiento cubierto para las mercancías, lo que incluye una cámara frigorífica. Además, hay varios edificios de oficinas ocupados por la administración del puerto, los organismos del Gobierno, las empresas navieras dedicadas a los cruceros y al transporte de mercancías, las agencias de transporte marítimo y los comisionistas de transportes.

Cuadro 1: Longitudes de los muelles según el tipo de operación en el puerto de Miami

<i>Actividad comercial</i>	<i>Longitud en metros</i>	<i>Profundidad en metros</i>
Contenedor	1 517	8,50 a 12,80
Transbordo por elevación y rodadura	1 847	7,60 a 11
Cruceros y carga	488	11
Cruceros	2 028	8,50 a 11
Otras actividades en los muelles	686	7,60 a 11

GRÁFICO 5: LAS SECCIONES DE CRUCEROS Y DE CARGA EN EL PUERTO



52. La instalación fundamental que existe en tierra para las actividades comerciales relacionadas con los cruceros es la terminal de pasajeros. En 1969, costó 5 millones de dólares construir tres terminales de pasajeros que sumaban 3.000 metros cuadrados de espacio climatizado, zonas de recogida manual de equipajes (cubiertas, pero no climatizadas) y un estacionamiento al aire libre. En 1999, se terminaron de remodelar dos terminales de pasajeros del puerto que sumaban 23.000 metros cuadrados de superficie totalmente climatizada, a las que se agregaron un sistema de cintas transportadoras de equipajes como las de los aeropuertos, una sala para personalidades, asientos para 4.000 pasajeros, mostradores de reservas de líneas aéreas y puestos de alquiler de automóviles. Además, la obra incluía un garaje para 730 vehículos con un puente para peatones que lo conectaba con los terminales. El proyecto en su totalidad costó 76 millones de dólares.

53. En las terminales modernas de pasajeros, están separadas las zonas de paso de éstos, de equipajes y de almacenes de la carga de los buques. De conformidad con esa separación, se ha proyectado un edificio de tres pisos para terminal, ubicado en paralelo al buque. La cifra siguiente corresponde a las terminales 3, 4 y 5, utilizadas por Royal Caribbean en el puerto de Miami. Los pasajeros que embarcan y compran pasajes combinados para viajes por aire y por mar a una agencia de viajes facturan su equipaje en el aeropuerto de origen y no lo ven hasta que se encuentran en su camarote en el buque. Toda la manipulación del equipaje se organiza previamente como parte del pasaje combinado. Esos pasajeros se dirigen directamente al segundo piso para facturar en el crucero y acceden al tercer piso para embarcar. Los pasajeros que llevan consigo su equipaje lo facturan en la planta baja y a continuación acceden a las plantas segunda y tercera.

54. Hay un puente ajustable que conecta el tercer piso de la terminal con el buque por encima del contracodaste de 12 metros de anchura. Los pasajeros que desembarcan entran en la terminal por el tercer piso. Después de pasar por el Servicio de Inmigración y Naturalización, los pasajeros descienden a la planta baja, donde están ubicadas la zona de manipulación del equipaje, así como la aduana, los mostradores de facturación de las líneas aéreas y las agencias de alquiler de automóviles.

55. Los pasajeros de cruceros llegan a la terminal utilizando servicios de transporte terrestre, como automóviles privados, taxis, furgonetas y autobuses. La facturación de los pasajeros que embarcan tiene lugar en el segundo piso. Hasta que se inicia el embarque en el buque, los pasajeros pueden descansar en la amplia zona de espera, que cuenta con numerosos asientos, con salones y con entretenimientos multimedia. El confort y la comodidad durante ese período de espera se suman a las expectativas positivas de las maravillosas vacaciones que están a punto de comenzar.

Una vez que se inicia el embarque, los pasajeros acceden al tercer piso, donde se encuentra el puente que comunica con la entrada del buque.

56. Los pasajeros de cruceros que regresan de sus vacaciones llevan a cabo el proceso inverso. Se encontrarán con que los compartimentos para equipajes y nuevo equipo de manipulación de éste facilitan el desembarque (es frecuente el desembarque de pasajeros por tandas, en función de la prioridad de sus vuelos). Además, las modernas instalaciones contribuyen a la agilización de los procesos de los servicios oficiales pertinentes (por ejemplo, aduanas, inmigración, etc.).

57. En el caso de las personas que van a embarcarse en un vuelo directamente después del crucero, el hecho de registrarse y de facturar su equipaje en los mostradores de la línea aérea correspondiente, ubicados en la planta baja y dentro de la terminal, reduce ciertamente el grado de ansiedad. Además, hay diversos medios de transporte de fácil acceso y eficaces entre el puerto y el aeropuerto, lo que culmina en un proceso fácil y sin contratatiempos.

58. El movimiento de pasajeros es diferente en las llegadas y en las salidas. Dado que los pasajeros que embarcan en un crucero proceden de hecho de diferentes lugares y utilizan diferentes medios de transporte, el movimiento puede empezar por la mañana y continuar con la tarde. El número de pasajeros que desembarcan al terminar un viaje se cifra aproximadamente entre 1.200 y 1.400 por hora. Ya que, como promedio, los cruceros transportan entre 2.000 y 3.500 personas y generalmente atracan entre las 6.30 y las 7.30 horas, hacia media mañana todos los pasajeros han desembarcado.

59. La seguridad de los pasajeros es primordial e incluye registros similares a los de los aeropuertos. Éstos entrañan la inspección de todo el equipaje de mano y la utilización de detectores de metales durante el proceso de embarque de los pasajeros. Hay otras técnicas de seguridad a las que recurren ordinariamente los servicios de seguridad del puerto y de las líneas de cruceros, aunque esas técnicas pasan desapercibidas para los pasajeros. Los pasajeros que deseen que les visiten amigos antes de que zarpe el buque han de comunicarlo previamente a la línea de cruceros. Todas las medidas de seguridad destinadas a la identificación de los pasajeros y al control de los visitantes tienen por objeto impedir la introducción de armas y personas no autorizadas a bordo de los buques.

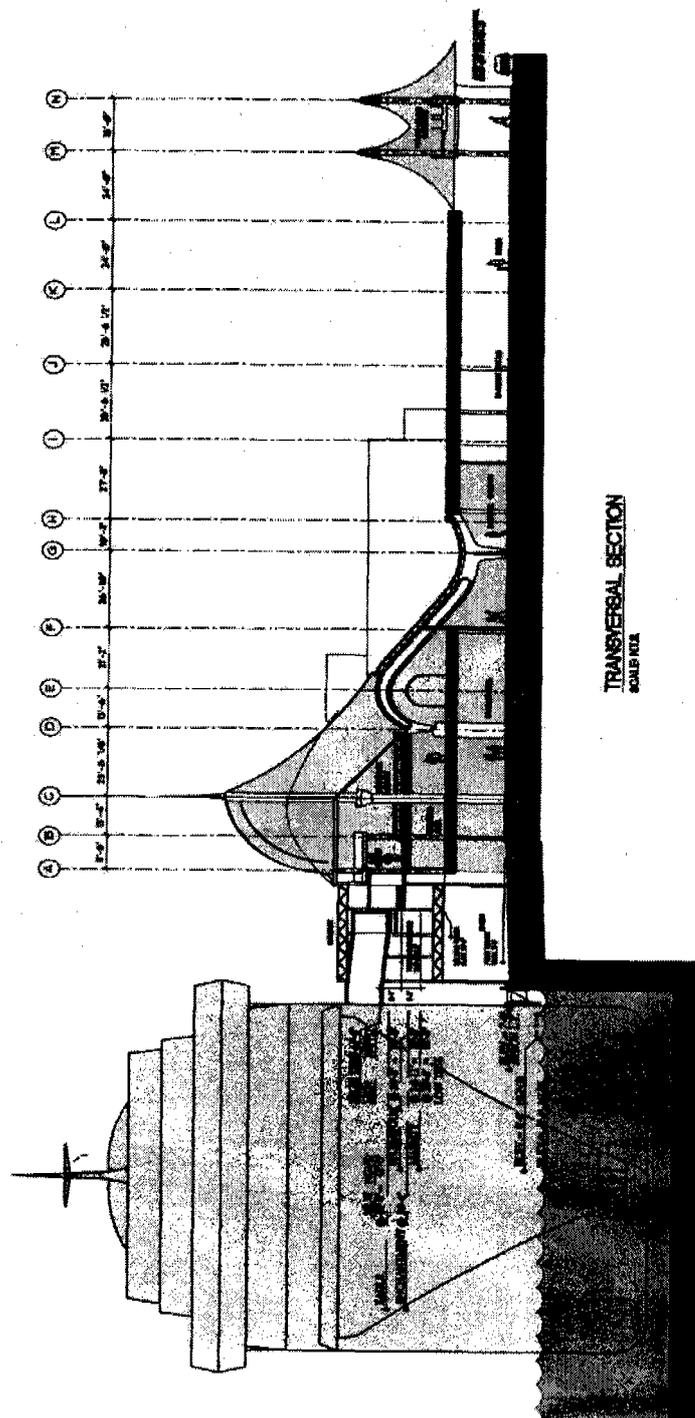
60. Los organismos reguladores, las líneas de cruceros y las autoridades del puerto reconocen la importancia de que los trámites de llegada y de salida de millares de pasajeros tengan lugar con seguridad, rapidez y ordenadamente. El Servicio de Aduanas de los Estados Unidos organiza y coordina reuniones mensuales con diversas entidades que intervienen en los procesos de tramitación de las entradas y salidas de los pasajeros. Esas entidades incluyen el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, la Guardia Costera de los Estados Unidos, la Policía de Miami-Dade, las líneas de cruceros y el personal del puerto. Entre los temas que se examinan figuran cuestiones relacionadas con la seguridad, la facilitación de los trámites de los pasajeros y la tripulación, las modalidades de tráfico, el acceso a las zonas restringidas y la mejora de las instalaciones.

61. El objetivo que se persigue es lograr que las vacaciones en crucero constituyan una experiencia agradable y memorable en todos sus aspectos. Ello incluye el proceso de llegada al puerto, el tiempo de espera hasta el embarque y el proceso inverso de desembarque y de salida de las instalaciones portuarias. Los diversos proyectos de reordenación emprendidos por el puerto de Miami en los dos o tres últimos años han servido para que los cruceros sean una experiencia cada vez más inolvidable para millones de pasajeros.

62. Por consiguiente, la constante mejora de las instalaciones para atender a las necesidades de las líneas de cruceros es una tarea que hay que acometer de manera permanente. Una buena

muestra es la mejora de las terminales con número 8 y 9, que ha durado 32 meses y fue realizada en cuatro etapas que incluían siete proyectos de construcción. Tras establecerse unos plazos de construcción muy breves, que duraban de tres a 11 meses, la terminal para buques de 600 pasajeros de la clase "Fantasy" fue mejorada para poder atender a los buques de más envergadura, de la clase "Destiny", que contaban con 2.800 camarotes por debajo de cubierta. Las instalaciones siguen abiertas para la realización de actividades comerciales durante todo el período de rehabilitación

GRÁFICO 6. SECCIÓN TRANSVERSAL DE LAS TERMINALES DE CRUCEROS



63. Entre los proyectos futuros se ha propuesto la creación de una nueva puerta de acceso de los pasajeros y un complejo de carreteras de acceso, que actualmente se encuentran en fase de proyecto. La modificación del movimiento de pasajeros canalizaría el tráfico de automóviles, autobuses y taxis hasta un sistema de puertas centralizado, próximo al centro del puerto. El acceso a las zonas de pasajeros estaría controlado en la puerta y sólo se permitiría que entraran las personas con un pasaje válido de crucero o un pase para visitantes. Los nuevos carriles de acceso conducirían a los vehículos desde la zona de las puertas a las terminales de pasajeros en los extremos oriental y occidental del puerto. El sistema propuesto serviría ciertamente para separar el tránsito de pasajeros del complejo de puertas de carga, con lo que mejoraría la seguridad.

Servicios de equipaje, almacenamiento y residuos

64. El equipaje suele transportarse separadamente, sobre todo en los casos en que las líneas de cruceros contratan directamente con las empresas de autobuses para el transporte de los pasajeros entre los aeropuertos (aeropuerto internacional de Miami y aeropuerto internacional de Fort Lauderdale) y el puerto. El equipo de manipulación del equipaje, ubicado en la planta baja de la terminal, sirve para clasificar las maletas y llevarlas a los camarotes en el plazo de media hora.

65. El equipaje de los pasajeros es manipulado por trabajadores sindicados. El ritmo de trabajo es paralelo al movimiento de pasajeros: más frenético en el momento del desembarque. Una vez concluido el proceso de manipulación del equipaje, los trabajadores proceden a cargar las bodegas del buque. Como los suministradores llegan a horas diferentes durante todo el día, el proceso no suele concluir hasta media tarde y dura entre cuatro y seis horas.

66. El equipaje y los bultos de las bodegas se manipulan en la planta baja y el equipaje llega al contracodaste a partir de la planta baja de la terminal de pasajeros. Los suministradores transportan los artículos directamente al contracodaste, desde donde se cargan en la bodega del buque. Esas operaciones se llevan a cabo muy por debajo del nivel del puente de pasajeros, ubicado en el tercer piso de la terminal.

67. Una actividad importante es la recogida y eliminación de residuos al concluir el viaje. Ello se lleva a cabo con arreglo a las normas establecidas por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, el Servicio de inspección sanitaria vegetal y animal y el Servicio de protección y cuarentena de plantas. El personal del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos en el puerto de Miami sigue las directrices establecidas en el manual de procedimiento de manipulación de los residuos marítimos. El manual establece las normas que han de seguirse, concertadas entre las líneas de cruceros y el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos. En él se establecen procedimientos para manipular los residuos regulados, es decir, "los residuos que se descargan por cualquier medio de transporte que haya regresado al territorio continental de los Estados Unidos desde el extranjero, a menos de que haya sido exceptuado específicamente de ello por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos".

68. Por ello, el consignatario del buque ha de ponerse en contacto con una empresa de eliminación de residuos autorizada por el Departamento de Agricultura para eliminar y destruir todos los residuos regulados. Esos residuos han de introducirse en bolsas de plástico impermeables que tengan por lo menos cuatro milímetros de espesor y, de ser necesario, las bolsas serán dobles. Los funcionarios del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos han de supervisar el traslado de los residuos regulados del buque a los contenedores en tierra (véase el párrafo 78). Las empresas navieras, los consignatarios o los miembros de la tripulación se encargan de comprobar que el contenedor tiene todos sus cierres y no tiene orificios por los que puedan salir los residuos. Además, se encargan de cerrar el contenedor y se aseguran de que está totalmente precintado.

Servicios oficiales

69. A continuación se indican algunos de los organismos de la Administración que ejercen actividades de supervisión de los cruceros, los pasajeros, el equipaje, las bodegas y los residuos:

Guardia Costera de los Estados Unidos - Departamento de Transportes

70. La Organización Marítima Internacional (OMI) establece normas internacionales de seguridad a las que han de atenerse los buques que surcan los mares de todo el mundo. La práctica totalidad de los cruceros existentes están matriculados y enarbolan pabellones de diversos países y, además, cada buque ha de ajustarse a las leyes de inspección de embarcaciones del país en que está matriculado.

71. En los Estados Unidos, el cumplimiento de las normas de seguridad de los buques corre a cargo de la Guardia Costera. Para que los buques puedan recoger a pasajeros de los puertos de los Estados Unidos, la Guardia Costera exige que los buques cumplan con las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS). Para asegurarse de que se cumple con lo dispuesto en el Convenio SOLAS, la Guardia Costera examina el buque cuando entra en servicio en un puerto de Estados Unidos, a lo que siguen comprobaciones trimestrales. En los exámenes se hace hincapié en la seguridad estructural contra los incendios y en el equipo adecuado para el salvamento.

72. Además, la Guardia Costera se encarga de hacer cumplir las Medidas de la OMI para prevenir actos ilícitos contra el pasaje y la tripulación a bordo de buques, aprobadas en 1986. En esas Medidas se especifican los procedimientos concretos que los cruceros, los puertos y los Estados del pabellón han de seguir por lo que respecta a la seguridad. En las Medidas de la OMI se exige que los armadores permitan únicamente el acceso del personal autorizado y supervisen el material que se introduce a bordo de los buques en el puerto.

73. Por otra parte, el 16 de octubre de 1996 la Guardia Costera publicó un reglamento provisional sobre la seguridad de los buques y terminales de pasajeros, en el que se incorporaban las Medidas de la OMI. En el reglamento se establecen tres niveles de seguridad -bajo, medio y alto- en función de la amenaza percibida y se requiere que los buques y los directores de las terminales portuarias realicen los ajustes que sean pertinentes en los procedimientos de seguridad.

74. Cada año, las líneas de cruceros presentan un plan general de seguridad a la Guardia Costera respecto de cada buque y terminal portuaria. En el plan se detallan los procedimientos de seguridad para la inspección de los pasajeros, el equipaje y los suministros del buque, así como las limitaciones de acceso al buque y a las terminales.

75. Por otra parte, la Guardia Costera se encarga de proteger el medio ambiente marino, especialmente haciendo cumplir los reglamentos sobre los vertidos de los buques en el mar. En las normas pertinentes se considera ilegal el vertido en el agua de desperdicios de plástico y residuos mezclados con plástico y se limita el vertido de basura no plástica y otras formas de residuos. Los buques de pabellón extranjero han de cumplir esas normas mientras se encuentran en aguas de los Estados Unidos, lo que incluye su zona económica exclusiva (200 millas costa afuera).

Centros de control y prevención de enfermedades - Departamento de Salud y Recursos Humanos

76. La vigilancia de la situación sanitaria de los buques de pasajeros corre a cargo de los Centros de control y prevención de enfermedades, que dependen del Servicio de Salud Pública de los Estados Unidos. Los Centros realizan inspecciones anunciadas e imprevistas de los buques de

pasajeros en los puertos de los Estados Unidos. Las inspecciones se concentran en la salubridad del agua potable, el almacenamiento de alimentos, la preparación y manipulación de alimentos y la limpieza en general.

Servicio de Inmigración y Naturalización y Oficina Federal de Investigaciones - Departamento de Justicia

77. El Servicio de Inmigración y Naturalización realiza inspecciones de los viajeros que entran en los Estados Unidos y en los puertos oficiales de entrada, como el puerto de Miami. La Oficina Federal de Investigaciones interviene en los casos de amenazas para la seguridad del país (por ejemplo, el terrorismo).

Servicio de Aduanas - Departamento de Hacienda

78. El Servicio de Aduanas de los Estados Unidos es el organismo principal de fronteras en los puertos de entrada de los cruceros que llegan del extranjero. Entre las actividades oficiales que realiza el Servicio de Aduanas figuran las siguientes:

- a) vigilar la entrada de buques y autorizarla;
- b) tramitar y facilitar la entrada de pasajeros y de equipaje en la terminal y con destino al transporte terrestre y aéreo;
- c) supervisar la carga y descarga de las bodegas;
- d) hacer cumplir los reglamentos sobre importación de mercancías.

Servicio de inspección sanitaria vegetal y animal y Servicio de protección y cuarentena de plantas - Departamento de Agricultura

79. El Servicio de inspección sanitaria vegetal y animal y el Servicio de protección y cuarentena de plantas se encargan de supervisar la manipulación de los residuos regulados de conformidad con los reglamentos. Además, se encargan de hacer cumplir los reglamentos del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos en relación con los límites a los artículos introducidos en el país por pasajeros de cruceros que llegan del extranjero. Los artículos prohibidos son los que pueden contener enfermedades para los animales y plantas, lo que podría redundar en graves daños para los cultivos, el ganado, las mascotas y el medio ambiente. Entre los artículos cuya entrada no se permite figuran las carnes, las frutas, las verduras, las plantas, los animales y los productos vegetales y animales. Así pues, los funcionarios del Servicio de inspección sanitaria vegetal y animal y del Servicio de protección y cuarentena de plantas inspecciona el equipaje de los pasajeros para asegurarse de que no contienen productos agropecuarios.

Capítulo IV

Los puertos y el futuro de la industria de los cruceros

80. La industria de los cruceros de todo el mundo depende en gran medida del mercado norteamericano (Estados Unidos y el Canadá), el cual lleva creciendo de manera constante durante muchos años. La etapa de expansión más reciente de la industria norteamericana de los cruceros comenzó en 1997, cuando pasó a contar con ocho nuevos buques con una capacidad total de 8.047 camarotes por debajo de cubierta, es decir, un aumento del 7,4% del número de camarotes. Entre 1997 y 1999 el sector pasó a contar con otros 18 buques y más de 29.800 camarotes por debajo de cubierta, lo que representaba un aumento del 13,7% del número de buques y un 25,2% del número de camarotes. Como muestran esos porcentajes, el sector no sólo está ampliando su flota, sino que también está adquiriendo buques de mayor calado.

81. En 1999 se estimaba que los cruceros con base en Florida tenían una capacidad anual total de 21 millones de camas-días⁷, lo que equivale al 67% del total de la capacidad de los Estados Unidos, la mayor del mundo. Corresponde al puerto de Miami la mayor proporción de ese total (el 39,03%), seguido de otros puertos de ese estado: Cañaveral (el 35,08%), Everglades (el 15,31%), Tampa (el 5,23%), Palm Beach (el 4,46%) y Manatee (el 0,89%).

82. Se prevé que el número de buques con base en Florida seguirá aumentando hasta 2005. En el cuadro que figura más abajo se muestra que, tras la adquisición de los 47 nuevos buques que se prevén, la flota estadounidense pasará a contar con un número adicional de 76.935 camarotes por debajo de cubierta. Ello representa un aumento del 52% de los camarotes por debajo de cubierta y un aumento del 31% del número de buques.

83. Como se indica en el cuadro, los buques de gran envergadura -los que tienen 2.000 camarotes o más por debajo de cubierta- representarán el 56% del aumento de la capacidad. Hay tres líneas de cruceros con base en Miami -Carnival, Norwegian y Royal Caribbean- que únicamente adquirirán buques de gran envergadura. Se prevé un aumento del 52% de la capacidad de Florida para 2005, lo que dará lugar a que el número de pasajeros embarcados aumente un 48%. El ritmo más lento de aumento del número de pasajeros, comparado con el aumento de los camarotes, obedece a un ligero incremento de la duración promedio de los cruceros y una disminución de la tasa de utilización de la capacidad.

84. No cabe duda de que la industria de los cruceros sigue siendo el segmento que crece con más rapidez dentro del sector de los viajes y las actividades de ocio a nivel internacional. Según los estudios de mercado del sector, alrededor del 90% de la población de los Estados Unidos nunca ha hecho un crucero. Sobre la base de esa estimación, hay un vasto mercado sin explotar solamente en los Estados Unidos. Habida cuenta de la creciente popularidad de los viajes de recreo en crucero, parece ser que el futuro del sector es ciertamente prometedor, sobre todo en esa región del mundo.

⁷ Esta es otra medida de la capacidad utilizada en el sector de los cruceros, que multiplica el número de camarotes por debajo de cubierta por 350 días. En general, se considera que se necesitan dos semanas por año para el mantenimiento y la renovación de cada crucero.

Cuadro 2

Aumentos previstos del número de camarotes por debajo de cubierta
Industria estadounidense de los cruceros, 2000-2005

Línea de crucero	Aumento del número de camarotes por debajo de cubierta en cada grupo				
	< 500	500 — 999	1000 — 1999	> 2000	Total
Carnival*				12 438	12 438
Celebrity			7 800		7 800
Holland America			6 416		6 416
Norwegian*				6 000	6 000
Princess			5 840	7 800	13 650
Royal Caribbean*				14 508	14 508
Otras líneas de cruceros	2 723	6 188	7 920	2 112	18 943
Total	2 723	6 188	27 986	42 858	79 755
Retiradas netas de servicio					2 820
Adiciones netas					76 935

* Con base en Miami

85. Además, el Caribe -entendiendo como tal las islas del Caribe y las Bahamas- fue nuevamente el destino principal del mercado de los cruceros en 2000, ya que en él se desplegó el 45,9% de los buques. Otros mercados principales fueron Europa, que representó el 18,7% (el 7% correspondió al norte de Europa y el 11,7% al Mediterráneo), Alaska (el 7,8%), la costa occidental de México (el 5%) y el Canal de Panamá (el 4,8%).

86. Dada su ubicación geográfica, el puerto de Miami se encuentra en una situación sumamente ventajosa para conectar con los principales destinos del Caribe y las Bahamas, así como los que están surgiendo en México, Centroamérica, el Canal de Panamá y América del Sur. Mientras la industria de los cruceros siga atravesando una etapa de gran expansión, el puerto continuará desarrollando y mejorando sus instalaciones en previsión de las necesidades futuras, razón que le permitirá seguir ostentando el título de capital mundial de los cruceros.

La inclusión de nuevos destinos como oportunidad para los puertos

87. La inclusión de nuevos destinos en el Caribe para consolidar el puesto preeminente de la región en el mercado de los cruceros y la inclusión de nuevos destinos en otras regiones exigen tener debidamente en cuenta los factores indicados en los capítulos II y III.

88. En un estudio sobre el Caribe⁸ se indica que esos factores pueden dividirse en dos grupos, a saber: i) factores relacionados con los puertos; y ii) factores relacionados con las islas. Los primeros incluyen la accesibilidad de los buques al puerto, la capacidad de atraque, las instalaciones de atraque, las instalaciones de recepción de los pasajeros, los servicios oficiales adecuados y la

⁸ Strategies for Global and Regional Ports - The case of Caribbean Container and Cruise Ports, por el Dr. G. De Monie y otros, Kluwer Academic Publishers. 1998. Dordrech, Países Bajos.

seguridad de los buques. El segundo grupo abarca los deportes acuáticos, la diversidad cultural, la hospitalidad de la población local, la estabilidad política, la seguridad de los turistas, etc.

89. En un estudio sumario de diversos folletos turísticos⁹ se observa que los cruceros se están haciendo extensivos a otras regiones. Por ello, hay otros puertos que podrían aprovechar las oportunidades que se les ofrece mediante cruceros "breves" y "largos".

Necesidad de trabajo en equipo

90. La importancia de la ubicación es indiscutible, aunque no es el único factor determinante del éxito de las operaciones desde el puerto base. Son igualmente importantes las instalaciones y la esfera y estructura de apoyo, como los puentes aéreos, la capacidad de alojamiento, la eficacia del transporte terrestre y las telecomunicaciones, la mano de obra con experiencia, la existencia de organismos de regulación y de seguridad con personal suficiente y debidamente capacitado y el respaldo entusiasta de la opinión pública en general.

91. El éxito de un puerto depende de numerosos factores estrechamente vinculados entre sí. Exige, por ejemplo, un esfuerzo social que entrafía, entre otras cosas, contar con la administración del aeropuerto, las autoridades del condado y del ayuntamiento, trabajadores sindicados, asociaciones hoteleras, una oficina para convenciones y visitantes, empresas privadas y cámaras de comercio, todos los cuales han de tener la misma visión de lo que es necesario y llevar a cabo los planes correspondientes.

92. En 1999, el puerto de Miami y la industria de los cruceros consiguieron unir a toda la sociedad, poniendo fin al intento de establecer un impuesto de 4 dólares por persona y día a los pasajeros de cruceros que zarpaban del puerto. El objetivo del impuesto era financiar un nuevo estadio de béisbol. Dado que el impuesto de capitación únicamente se iba a establecer respecto de los pasajeros del puerto de Miami, las líneas de cruceros tendrían que haberlo absorbido para seguir siendo competitivas. Ello habría dado lugar probablemente a que las líneas de cruceros se trasladasen a otro puerto de Florida o fuera de la costa. En cualquier caso, el efecto habría sido devastador para la economía del lugar. Habrían resultado perjudicados el puerto, las líneas de cruceros, el aeropuerto, los hoteles, los restaurantes y centros de esparcimiento, las tiendas y las empresas de alquiler de automóviles y se habría producido la pérdida de millares de puestos de trabajo y de millones de dólares en salarios.

93. Debido principalmente a la capacidad de detectar una amenaza común y a la disposición a sumar esfuerzos y constituir un frente unido, se logró derrotar el proyecto cuando el Gobernador del estado, después de haber oído las preocupaciones de la sociedad, retiró su apoyo al proyecto de ley, lo que hizo que éste no prosperara.

94. Otro ejemplo de trabajo en equipo es el que realizan las empresas de carga y de cruceros para prestar asistencia sobre cuestiones que afectan al puerto. Una de esas cuestiones es la mejora de las corrientes de tráfico que entran y salen del puerto y la mitigación de la congestión en las calles de la ciudad. Para este proyecto, denominado Proyecto de Carreteras de Acceso, las empresas de carga y de cruceros, el aeropuerto, las cámaras de comercio y los municipios colaboran entre sí para alcanzar el objetivo deseado.

⁹ Un crucero de 12 días por el Mediterráneo occidental, Marruecos, Madeira y las Canarias; un crucero de 15 días por el Mar Báltico; un crucero de 26 días por el litoral occidental de América del Sur, el Canal de Panamá, el Caribe, Centroamérica y la Península del Yucatán; y un crucero de 27 días por Australia, Nueva Zelanda y el Antártico.

95. Un tercer ejemplo es la iluminación del puente de la autopista MacArthur en 2000. El puente, ubicado sobre la Bahía Biscayne, une la parte continental de Miami con Miami Beach a través de la Isla de Watson. El puente, que es de gran altura y fue abierto al tráfico en 1997, tiene una magnífica vista al sur, particularmente a las terminales de cruceros y al nuevo estadio de American Airlines. A raíz de la buena acogida que tuvo entre la población la iluminación del puente que une el puerto con la parte continental, el Departamento de Transportes de Florida y el condado de Miami-Dade copatrocinaron la iluminación del puente de la autopista MacArthur. El costo del proyecto y de la construcción se cifró aproximadamente en 1,5 millones de dólares. Un comité constituido por representantes de empresas públicas, empresas privadas y la sociedad seleccionó los modelos de luces y los colores. La iluminación del puente de la autopista MacArthur ha pasado a ser un punto de referencia brillante y hermoso de la ciudad.

96. El mensaje que subyace en los tres ejemplos indicados es simple, pero importante: un puerto, una sociedad.

Referencias

- Organización de Turismo del Caribe
- Enterprise Florida
- Gobierno del estado de Florida
- Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe, "Contribution of the North American Cruise Industry to the Florida Economy in 1999" - (*Proyecto de informe*)
- Centro de Convenciones y Visitantes del Gran Miami
- Servicios de Inmigración y Naturalización
- Consejo Internacional de Líneas de Crucero
- Gobierno del condado de Miami-Dade
- Oficina del Censo de los Estados Unidos
- Guardia Costera de los Estados Unidos
- Servicio de Aduanas de los Estados Unidos
- Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, Servicio de inspección sanitaria vegetal y animal y Servicio de protección y cuarentena de plantas

ANEXO 1: Características de los buques

<i>Buque</i>	<i>TRB</i>	<i>Metros de eslora</i>	<i>Camarotes por debajo de cubierta</i>
Carnival Triumph	102 000	272	2 758
Carnival Victory	102 000	272	2 758
Ecstasy	70 367	261	2 052
Fascination	70 367	261	2 052
Imagination	70 367	261	2 052
Paradise	70 367	261	2 052
Norwegian Majesty	40 876	207	1 462
Norwegian Sea	42 000	214	1 518
Norwegian Sky	77 104	260	2 002
Norwegian Sun	77 000	260	2 000
Norwegian Wind	50 760	230	1 748
S/S Norway	76 049	321	2 032
Explorer of the Seas	142 000	311	3 100
Grandeur of the Seas	74 140	279	1 950
Majesty of the Seas	73 941	268	2 350
Splendour of the Seas	69 130	264	1 800
Vision of the Seas	78 491	279	2 000
Voyager of the Seas	142 000	311	3 100

ANEXO 2: Ubicación y dimensiones de los muelles y lugares de atraque

Atraje/ubicación	Eslora		Anchura del contracodaste	Línea de bajamar media	
	Pies	Metros	Pies (metros)	Pies	Metros
Terminal de pasajeros 7 (transbordo rodado)	750	229	150 (45,7)	32	9,75
Terminales de pasajeros 1 a 5 y 10 (sectores 1 a 25)	3 220	982	40 (12,20)	36	11,00
Sectores 25 a 38 (pasajeros/carga)	1 600	488	70 (21,30)	36	11,00
Terminales de pasajeros 8 y 9 (sectores 38 a 45)	1 680	512	70	36	11,00
Sectores 45 a 55	1 200	366	180 (54,9)	36	11,00
Sector 55 oeste, transbordo rodado - transbordo por elevación	900	274	180	36	11,00
Sector 59 oeste, transbordo rodado - transbordo por elevación	550	168	180	32	9,75
Sector 65 oeste, transbordo rodado - transbordo por elevación	690	210	180	32	9,75
Muelles para grúas-pórticos 99 a 115	2 000	610	180	42	12,80
Muelles para grúas-pórticos 115 a 127	1 400	427	180	40	12,20
Muelles para grúas-pórticos 127 a 131	450	137	180	36	11,00
Muelles para grúas-pórticos 131 a 140	1 125	343	180	28	8,50
Sectores 144 a 148	600	183	80 (24,40)	25	7,60
Sector 154, transporte rodado - transporte por elevación	670	204	80	25	7,60
Sector 155, transporte rodado - transporte por elevación	550	168	80	25	7,60
Sectores 161 a 171 (171 transporte rodado - transporte por elevación)	1 250	381	80	31	9,50
Sectores 165 a 177 (171 y 172 transbordo rodado - transbordo por elevación)	1 450	442	80	25	7,60
Sectores 183 a 187	450	137	80	25	7,60
Terminal de pasajeros 12 (sectores 187 a 195)	1 000	305	100(30,40)	28	8,50

Notas:

1. Los muelles para los buques se indican mediante números de sector que comienzan en el extremo noroccidental de la isla. Los números de sector aumentan en el sentido de las agujas del reloj alrededor del puerto, en incrementos de alrededor de 120 pies por sector.
2. Los mamparas son un tablestacado metálico recubierto de cemento con una altura mínima de 7,5 pies por encima de la línea media de bajamar. Las zonas del contracodaste son de asfalto sobre una capa compacta de cemento u hormigón armado