



FACULTAD DE
CIENCIAS ECONÓMICAS
Y DE ADMINISTRACIÓN

POSGRADOS



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY

**UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y DE ADMINISTRACIÓN**

**TRABAJO FINAL PARA OBTENER EL TÍTULO DE
MAGÍSTER EN ADMINISTRACIÓN Y ECONOMÍA DEL TURISMO**

**Turismo de cruceros en Punta del Este: Impactos económicos, sociales y ambientales
percibidos de una posible construcción de muelle de atraque.**

por

**Lucía Bonjour
Hugo Pereyra**

**TUTOR: Sandra Zapata Aguirre, PhD
COORDINADOR: Juan Gabriel Brida, PhD**

**Montevideo
URUGUAY
2024**

Página de Aprobación

El tribunal docente integrado por los abajo firmantes aprueba el Trabajo Final:

Título

Turismo de cruceros en Punta del Este: Impactos económicos, sociales y ambientales percibidos de una posible construcción de muelle de atraque.

Autor/es

Lucía Bonjour y Hugo Pereyra

Tutor/Coordinador

Sandra Zapata Aguirre / Juan Gabriel Brida

Posgrado

Maestría en Administración y Economía del Turismo

Puntaje

.....

Tribunal

Profesor.....(nombre y firma).

Profesor.....(nombre y firma).

Profesor.....(nombre y firma).

FECHA.....

RESUMEN

Los destinos turísticos en ocasiones se encuentran en situaciones en donde sus gobernantes y actores sociales tienen que optar por un desarrollo acompañando el crecimiento turístico o resignar ciertos aspectos de este y cuidar el patrimonio local haciéndolo sostenible y duradero. Esta es parte de la controversia en la que se encuentra Punta del Este, destino de playa preferido por miles de turistas internacionales siendo uno de los más importantes a nivel regional. En el turismo de cruceros las condiciones en las cuales se recibe a los barcos no son las mejores en cuanto a calidad, riesgo, facilidades y servicios. Este trabajo se propone analizar los impactos percibidos que puede llegar a tener la construcción de un puerto apto para recibir cruceros de gran porte en el balneario esteño. Estos impactos se segmentan en económicos, sociales y ambientales siendo producto de una serie de entrevistas y análisis de datos que nos proponemos abordar.

Palabras claves:

Cruceros – Punta del Este – Turismo de cruceros – Uruguay – Puerto - Impactos

1.	INTRODUCCIÓN.....	1
2.	TURISMO DE CRUCEROS.....	4
2.1	DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO DEL TURISMO DE CRUCEROS GLOBAL	4
2.2	DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO DEL TURISMO DE CRUCEROS REGIONAL	5
2.3	DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO DEL TURISMO DE CRUCEROS EN URUGUAY	8
2.3.1	Destino Punta del Este.....	10
2.4	DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	13
3.	REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA.....	20
3.1	IMPACTOS ECONÓMICOS	20
3.2	IMPACTOS SOCIALES.....	24
3.3	IMPACTOS AMBIENTALES.....	26
3.4	INFRAESTRUCTURA.....	29
4.	METODOLOGÍA.....	31
5.	ENTREVISTAS Y RESULTADOS	34
5.1	PERCEPCIÓN DE LA IMPORTANCIA DEL TURISMO DE CRUCEROS	35
5.2	ACTORES INVOLUCRADOS EN EL DESARROLLO DEL TURISMO DE CRUCEROS ...	36
5.3	COMPETENCIA ENTRE PUERTOS DE CRUCEROS.....	36
5.4	IMPACTOS ECONÓMICOS	37
5.5	IMPACTOS SOCIALES.....	40
5.6	IMPACTOS AMBIENTALES.....	41
6.	CONCLUSIONES.....	46
7.	LIMITACIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE ESTUDIO	50
	Referencias bibliográficas.....	51
	ANEXOS.....	57

1. INTRODUCCIÓN

La industria de cruceros ha sido muy dinámica desde su surgimiento con un crecimiento constante y sostenido que se detuvo en 2020 por causa de la pandemia mundial del COVID 19. Según datos de *Cruise Lines International Association* (CLIA) el año 2019 generó un flujo de 30 millones de personas como clientes de la industria (CLIA, 2022a).

Desde finales del año 2020, la OMT (Organización Mundial de Turismo) comenzó a trabajar en la reanudación segura de la actividad de cruceros. Entendiendo la importancia de la industria para la economía mundial en donde se estima que 1.2 millones de personas son empleadas en ella y generando un aporte económico que ronda los 150.000 millones de dólares, resultaba de vital importancia retornar a la actividad principalmente para los pequeños estados insulares del Caribe que cuentan con economías muy dependientes de esta operativa (Comunicado de prensa, Madrid 05 nov 2020, UNWTO y OMI.).

Un dato que explica el gran crecimiento de la industria es la posibilidad de que cuando un pasajero elige un crucero para sus vacaciones es altamente probable que exprese su intención de contratar un crucero en el futuro. Según datos de CLIA (2022a), el 85% de los pasajeros que han contratado un crucero, lo volverán a hacer en el futuro. Este número muestra una mejora respecto a datos prepandemia siendo 6% mayor.

Para que la industria siga creciendo, es necesario que la cantidad de plazas disponibles para pasajeros se incremente. La CLIA expone que en 2022 la industria de cruceros mundial cuenta con 625 mil literas, mientras que en 2016 contaba con 483 mil. El año con más crecimiento fue en 2017 con 8.5%, mientras que los años afectados por la crisis pandémica (2021 vs 2022) también se creció un 2.4%. Para los años siguientes la asociación estima la cantidad de plazas que se planean tener en futuro dados los proyectos de crecimiento de las

empresas privadas que lo integran. Entre 2022 y 2028 se proyecta crecer un 19% llegando a un total de 746 mil literas (CLIA, 2023). Para hacer frente a la suba de capacidad proyectada desde 2023 y hasta 2025 las líneas de cruceros deben atraer a la industria en torno de 4 millones de pasajeros nuevos (CLIA, 2022a. UNWTO, 2023).

En cuanto a la situación de la región sudamericana, la misma se considera como un área emergente o secundaria. Se observa que los puertos de Brasil y Argentina son quienes lideran la región Sudamericana. Los principales puertos de embarque y desembarque son el de Buenos Aires, Río de Janeiro, Santos, Montevideo, Valparaíso y Puerto de Ushuaia (Baloriani, 2018). En la actualidad, la región se encuentra con desafíos en la infraestructura portuaria y los costos de operación, se abordarán más adelante.

En el Uruguay el turismo de cruceros se desarrolla principalmente entre los meses de noviembre a abril y centrando la atención en dos ciudades: la capital del país Montevideo y en Punta del Este. Estos dos destinos difieren en la operativa ya que cuentan con distinta infraestructura. En el caso del Puerto de Montevideo este puede abarcar la prestación de mayores servicios al buque que el Puerto de Punta del Este ya que en este último los cruceros deben atracar en la Bahía de Maldonado y no pueden ingresar al puerto.

Actualmente se está llevando a cabo un debate sobre una iniciativa en la ciudad de Punta del Este acerca la posibilidad de la construcción de un muelle para que los barcos puedan tener la posibilidad de atracar y no como en este momento, anclar en la Bahía de Maldonado y hacer uso de los *tenders* (barcos auxiliares). También se maneja la posibilidad de que, en vez de la construcción de un muelle, hacer una mejora a la infraestructura ya existente y que los viajes en *tenders* sean de menor duración. Al ser una cuestión que se está desarrollando, creemos pertinente y enriquecedor a la discusión, conocer la opinión de diferentes actores de este tipo de turismo.

El trabajo se organiza de la siguiente manera: la sección 2 describe las principales características y tendencias del turismo de cruceros, tanto a nivel internacional, regional y particularmente en Uruguay siendo Punta del Este el foco principal. Adicionalmente, esta sección aborda las particularidades de las empresas de cruceros que operan en Uruguay y detalle sobre el proyecto en cuestión del puerto. La sección 3 presenta los principales trabajos revisados sobre los impactos económicos, sociales, ambientales y sobre infraestructura que la literatura aborda sobre el tema. Posteriormente en la sección 4 y 5 se presenta la metodología utilizada para las entrevistas y presentación de resultados del estudio respectivamente. Por último, en la sección 6 se presentan las principales conclusiones del trabajo.

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Objetivo general

El objetivo general de este trabajo de investigación es comprender los posibles impactos económicos, ambientales y sociales percibidos derivados de la construcción de un puerto capaz de recibir cruceros de gran porte en el destino de Punta del Este, Uruguay, empleando un enfoque cualitativo.

Objetivos particulares

- Describir los efectos multidimensionales del turismo de crucero a nivel global, regional y a nivel país.
- Conocer la percepción de distintos actores del sector turístico de cruceros sobre la posible construcción del muelle en Punta del Este.

2. TURISMO DE CRUCEROS

2.1 DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO DEL TURISMO DE CRUCEROS GLOBAL

Como fue mencionado en la Introducción, a fines de 2020 se comenzó a trabajar en la reanudación segura de la actividad de cruceros teniendo en cuenta la importancia que esta tiene en los diferentes destinos donde se desarrolla. Desde ese entonces la industria ha seguido creciendo como se expuso anteriormente en el número de camas disponibles actualmente y las que se proyectan para el futuro.

Investigaciones recientes de CLIA indican que el volumen de personas que viajan en cruceros en todo el mundo superará el máximo anterior al COVID de 2019 en un 6 % en 2023 y otro 14 % en 2024. En cuanto al turismo mundial, si se observa la cantidad de arribos en los datos del Barómetro de UNWTO se encuentra que se está un 34% por debajo de 2019, esto es 500 millones de arribos menos. Según algunas estimaciones de este mismo organismo, en 2023 se podría alcanzar entre el 80%-95% de los valores prepandémicos de llegadas de turistas internacionales (UNWTO, 2023). Respecto a esto, se puede concluir que la recuperación de la industria turística de cruceros viene siendo más veloz que la llegada de turistas internacionales a los países. Según se afirma desde CLIA (2022a), la industria de cruceros sigue siendo la de crecimiento más rápido, estimando recuperar e incluso superar la performance de 2019 a finales de 2023.

A partir de los últimos números sobre la contribucion económica de los cruceros en 2021 en el mundo, surgen observaciones muy particulares. A pesar de que la contribucion económica de pasajeros, tripulación y gastos en tierras se redujeron en un 90% frente a 2019, la contribución global de la industria fue solo un 53% menos (CLIA, 2023). En la reanudación de las actividades luego de la pandemia las compañías de cruceros aumentaron paulatinamente sus ingresos a medida que recuperaban la actividad ayudando a la mitigación de las pérdidas.

Al revisar como se divide la contribución económica directa por región se observa que Europa lidera a nivel mundial. Esto se explica enteramente por la industria de construcción de barcos que se dió en el año 2021, que ascendió a \$12.4 billones (Figura 1) (CLIA, 2023). En cuanto a gastos que realizan los cruceros, Estados Unidos lidera en el mundo. El caso de Latinoamérica sigue siendo en el entorno mundial uno con baja participación económica, agrupandose incluso con Asia y Oceanía.

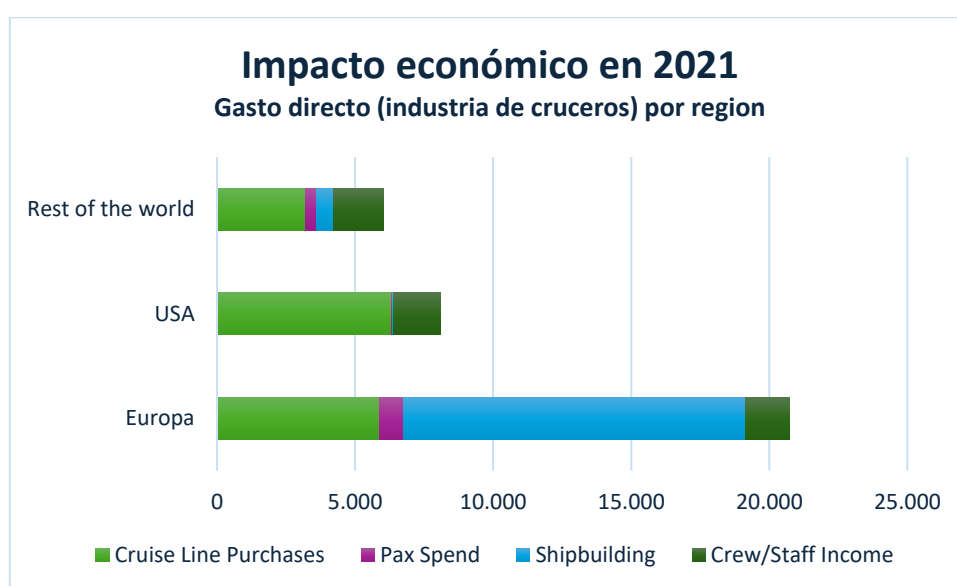


Figura 1 – Impacto económico en 2021. Fuente: CLIA 2021 *Economic Impact Study*, Oxford Economics

2.2 DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO DEL TURISMO DE CRUCEROS REGIONAL

En esta parte del trabajo se realizará un breve resumen de los principales puertos de cruceros que operan en la región de Latinoamérica.

El puerto de Buenos Aires es uno de los principales destinos de cruceros en Sudamérica. Es conocido por su ubicación estratégica y su infraestructura moderna. Desde este puerto, los cruceros suelen visitar destinos como Montevideo (Uruguay), Punta del Este (Uruguay), y las ciudades costeras de Argentina, como Puerto Madryn, Ushuaia y Puerto Montt y ciudades costeras en Brasil. Los datos respaldan que este puerto es un bien complementario a los puertos

de Punta del Este y Montevideo. Según datos oficiales extraídos del gobierno argentino (2023) en la temporada 2022/2023 el 88% de los cruceros que llegaban al destino procedían de puertos uruguayos (63% corresponde a Montevideo y el restante 25% a Punta del Este). Según las estimaciones de la misma fuente para la temporada 2023/2024 el crecimiento será de tan solo 2.4% (3 cruceros) pero en lo que respecta a la composición de las rutas se observa una mayor participación de los cruceros que provienen del lado de Brasil. Se estiman que un 77% proceden desde Uruguay y que un 14% provienen desde puerto de Brasil, creciendo 10pp año contra año.

Por el lado de Brasil, quizás con el atractivo más grande de la región, los principales puertos que operan con cruceros son el puerto de Río de Janeiro y el de Santos. Río de Janeiro por su parte, es un muy importante punto de partida para los cruceros de Sudamérica. La ciudad ofrece una amplia gama de atracciones turísticas, como el Cristo Redentor y las playas de Copacabana e Ipanema. Los cruceros que parten de Río de Janeiro a menudo visitan destinos como Buzios, *Ilha Grande* y Santos. Por su parte el puerto de Santos se encuentra muy cerca de la ciudad de San Pablo siendo esta la ciudad más poblada de Brasil con más de 12MM de personas. Si se observa el dato de la cantidad de cruceros que operaban en la costa de Brasil se pueden identificar dos periodos. Según datos de CLIA Brasil (2022b) de 2004 a 2011 los cruceros pasaron de 6 a 20 (el mayor número del siglo). Luego se observa una caída que comienza ese mismo año y ubica en la temporada 2021/2022 a Brasil operando con 5 cruceros. Estos 5 cruceros se dividen entre dos compañías proveedoras MSC (*Preziosa*, *Seaside* y *Splendida*) y Costa (*Diadema* y *Fascinosa*). Si se consideran años pasados de la industria, por ejemplo 2016, se observa que había 7 cruceros operando, la diferencia radicaba en la existencia de las empresas *Pullmantur* y *Norwegian* que hoy ya no operan en el mercado (CLIA, 2017). Con esto se empezó a observar que la industria de cruceros en Sudamérica se concentra prácticamente en dos empresas MSC y Costa Cruceros, un oligopolio.

Ya del otro lado del continente está el puerto de Valparaíso en Chile a unos 120 kilómetros al noroeste de Santiago de Chile, la capital del país. Valparaíso es una ciudad portuaria pintoresca conocida por sus colinas, ascensores y arquitectura colorida. Es un puerto con relativa poca participación si se compara con los puertos en cuestión, quizás la ubicación geográfica explica mucho de este fenómeno. Mientras que el de Montevideo y Punta del Este recibieron 152 y 61 cruceros (arribos esperados) (MINTUR, 2022) respectivamente, el puerto de Valparaíso en Chile recibió en la temporada 2022-2023 unos 31 cruceros (Puerto Valparaíso, 2022).

La región tiene muchos desafíos en cuanto a infraestructura portuaria y combustible. Básicamente lo que están requiriendo cada vez más los cruceros es contar con energía en tierra. Solamente 29 puestos en el mundo tienen la capacidad de atracar en tierra con energía. En América latina no se cuenta aún con esta tecnología.

Otro punto central que expresan las compañías de cruceros es que la región no es competitiva con el resto del mundo en cuanto a los costos de operaciones. Según datos presentados por la compañía Costa Cruceros (ANP, MINTUR, 2023) las tasas portuarias son en promedio 73% más caras si comparamos Brasil con el Mediterráneo oeste, 54% si lo comparamos con Oriente medio y 50% más caro si lo comparamos con el Caribe. Así como los costos de operativa portuaria, el costo del combustible también resulta más caro en Sudamérica. Si se revisa el status general comparando costos portuarios incluyendo combustibles, el Mediterráneo es 42% más barato que Brasil, Oriente medio 45% y Caribe un 34%. La región requiere una estrategia en este sentido para competir con las demás regiones del mundo para atraer más barcos para la ruta del Cono sur.

2.3 DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO DEL TURISMO DE CRUCEROS EN URUGUAY

Específicamente analizando la industria de cruceros en Uruguay es importante considerar cuales son las cuestiones centrales a las que los puertos se tienen que enfrentar al relacionarse con este tipo de industria. Klein (2009) presenta una estructura general de estos aspectos basándose en su mayoría en los casos de puertos del Caribe.

Una hipótesis que el autor maneja como muy utilizada por los hacedores de políticas es que en promedio un pasajero cuando llega a un puerto tiene un gasto en tierra de USD 100. Comprobar y estimar correctamente el gasto de los turistas en el destino es fundamental para la correcta medición del impacto económico que las llegadas de cruceros pueden generar.

Al realizar este análisis en Uruguay, en su situación actual, el resultado es interesante. A diferencia de lo que se expresa por parte del autor, Uruguay tiene un gasto promedio de USD 146 tomando el periodo de 2016 a 2020 (prepandemia). La temporada de 2017 fue extremadamente exitosa alcanzando un promedio nacional de USD 331, siendo las compras comerciales el rubro ampliamente destacado representando el 65% del gasto de los turistas. En contrapunto tomando el desempeño del gasto al fin de la temporada de verano de 2020, el gasto es en promedio fue de USD 99 acorde a lo expresado por la teoría general.

En el Uruguay el turismo de cruceros se desarrolla principalmente entre los meses de noviembre a abril y centrando la atención en dos ciudades: la capital del país Montevideo y en Punta del Este. Siendo la primera la que históricamente recibe la mayor cantidad de cruceros y cruceristas.

La temporada 2022/2023 fue una temporada récord para el país, en donde se recibieron 201 cruceros (incluyendo escalas técnicas de cruceros en puerto de Montevideo), 149 buques arribaron a Montevideo, mientras que 52 cruceros atracaron en la bahía de Punta del Este

(Figura 2). Centrándonos en este último, se alcanza una muy buena recuperación luego de la pandemia, pero aún no se logran los niveles históricos que se tienen por ejemplo en 2014/2015.

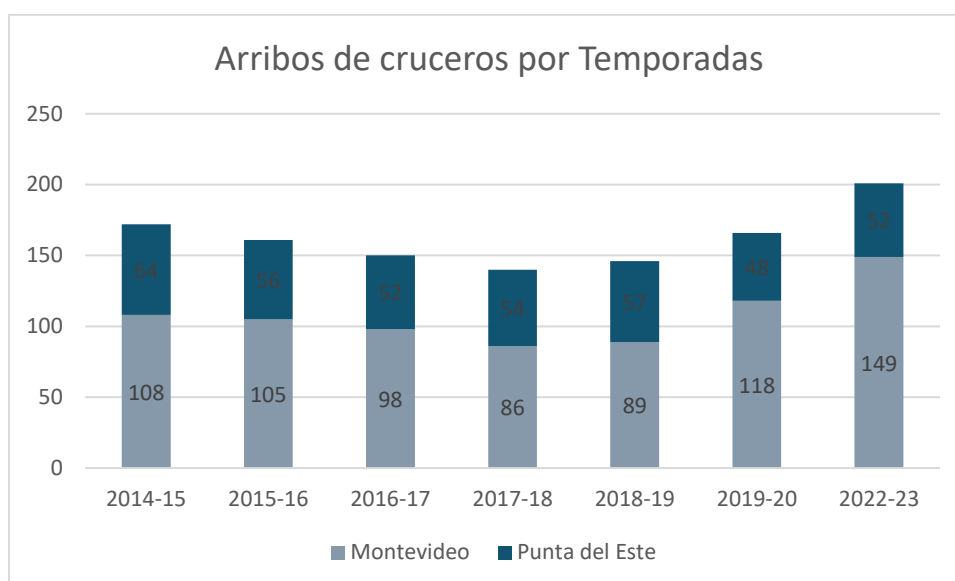


Figura 2 - Datos Ministerio de Turismo (MINTUR). Gráfico de elaboración propia.

Esta última fue una temporada en la que a nivel nacional se alcanzaron muchos avances entre los cuales se destaca: mayor estadía de buques en muelles, arribo de buques de última generación en materia ambiental, arribo del crucero de mayor capacidad – MSC Sea View con 5.652 pasajeros.

Fue una temporada también con récord de cruceristas descendidos, 320.000 personas (Figura 3). Esto se da por el incremento de la cantidad de cruceros, pero también por el aumento de la capacidad de los barcos que puede albergar cada vez más pasajeros. Este punto será central a la hora de analizar la capacidad de lograr que bajen una mayor cantidad de turistas en Punta del este y también a la apuesta sobre incentivar más periodos de media temporada, como pueden ser noviembre y marzo.

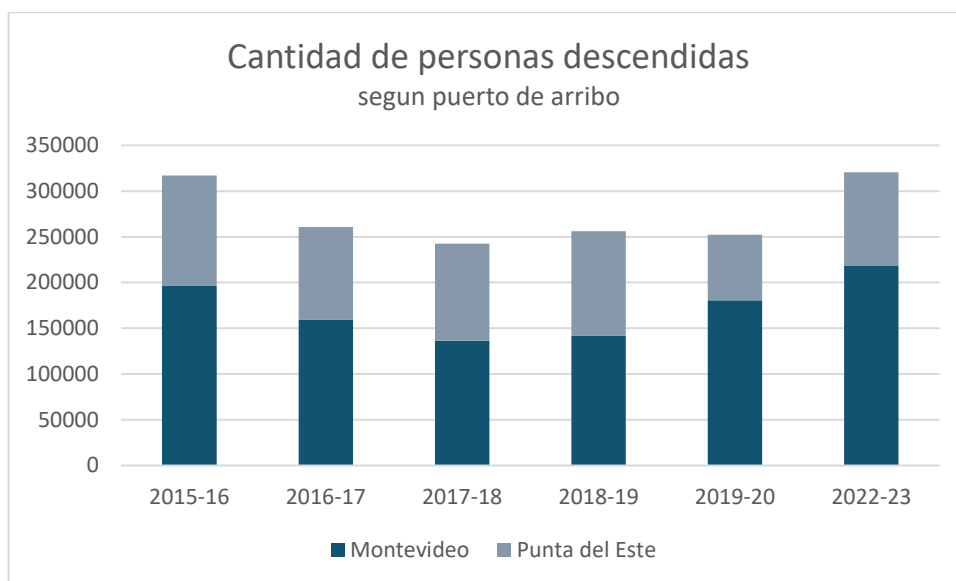


Figura 3 - Datos MINTUR. Gráfico de elaboración propia.

Por último, en cuanto al gasto de los cruceristas, se estima por parte del MINTUR un gasto mayor a USD 16MM, +61% respecto a la temporada anterior 2020/2021.

2.3.1 Destino Punta del Este

Punta del Este es una ciudad situada al este de la República Oriental del Uruguay, en el departamento de Maldonado a 130 km de la capital (Figura 4). En base al censo de 2011 el municipio de Punta del Este tiene una población de 11.128 habitantes, el 100% de la población es urbana. Tiene una densidad de población de 510,7 hab/km² mientras que la densidad en el departamento de Maldonado es de 34,4 hab/km² (OPP). Se ubica en el extremo sureste de Uruguay sobre una larga península de arena, bosque y piedra que le ha dado nombre.

La ciudad costeña se encuentra comunicada con el resto del país por un sistema de transporte moderno que incluye aeropuerto, puerto de yates, autobuses, taxis y remises, que permiten al visitante trasladarse por la ciudad y sus alrededores en cuestión de minutos.

Punta del Este es uno de los lugares en el mundo ideales para disfrutar de unas vacaciones de verano, quizá porque sus hermosas playas son el atractivo perfecto para quien decide ir en busca de sol, arena blanca, bosque, aguas claras. A su vez, se considera uno de los balnearios más exclusivos de la región, con conexión aérea directa en temporada alta con distintas ciudades importantes de la región.

Es el segundo destino turístico más visitado del país por detrás de la capital del país, Montevideo. En el año 2022 recibió 539.287 turistas (Informe Mintur 2022).

Punta del Este se divide popularmente en dos partes: la playa Mansa y la playa Brava. La Mansa, posee aguas más calmas ya que se encuentra del lado del Río de La Plata, por lo que está protegida de los vientos oceánicos. La Brava, sin embargo, es conocida por sus olas que atraen a los aficionados de los deportes acuáticos. Cuenta con una rambla, casas hermosas, edificios modernos, hoteles, restaurantes y durante la temporada alta se pueden encontrar tiendas de renombradas marcas. Todos los alrededores de la ciudad son muy atractivos y complementarios a la misma. Para el lado sur se encuentra la zona de Solanas, Portezuelo y Punta Ballena en donde está Casa Pueblo (obra realizada por el famoso escultor uruguayo Carlos Páez Vilaró). Hacia el norte de la ciudad se encuentra la mayor reserva de Lobos Marinos de América del Sur (Isla de Lobos) junto con una cadena de playas y balnearios de gran atracción para el turismo.

Por todas estas razones es que los cruceros llegan a Punta del Este. Es un destino que cuenta con todos los atractivos suficientes para recibir a los cruceristas incluso sin tener las condiciones de infraestructura portuaria ideales para hacerlo.



Figura 4 - Fuente: Informe Puerto de Punta del Este, Dirección Nacional de Hidrografía, Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

2.3.1.1 Compañías que operan en Punta del Este

La industria de cruceros es una historia que se cuenta hablando de unos pocos proveedores. Las compañías que hoy operan en costas de Maldonado son MSC Cruceros y Costa Cruceros. Estos son los principales actores privados fundamentales para la posible inversión en la costa esteña. A continuación, se expondrán las principales características de ambas para entender mejor el funcionamiento del mercado.

En cuanto al caso de Costa Cruceros, es una empresa que opera desde hace 75 años en la industria, pioneros en el viaje vuelta el mundo y en la apertura del mercado chino. Hoy en día opera en la región con tres barcos:

- Costa Diadema: Itinerario de 7 noches con salidas desde Santos, Salvador y Rio de Janeiro
- Costa *Favolosa*: Itinerario de 7 noches con embarques en Santos, *Itajai*, Montevideo y Buenos Aires.
- Costa *Fascinosa*: Itinerario de 8 noches con embarques en Rio de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires.

Por el otro lado tenemos a MSC Cruceros, la tercera marca de cruceros más grande del mundo, líderes en Europa, América del Sur, la región del Golfo y Sudáfrica con más cuota de mercado y barcos que cualquier otra compañía de cruceros.

Esta compañía ha participado en proyectos de puertos: por ejemplo, en Barcelona, reserva marina en Bahamas y está construyendo la terminal más grande de pasajeros en el puerto de Miami en los Estados Unidos. Esto se desarrolla de manera estratégica con el crecimiento que la compañía tiene de su flota y las necesidades que la misma tiene y tendrá en algunos años en los destinos elegidos. Hoy la compañía opera 8 puertos de embarque en Sudamérica, teniendo dos puertos que son nuevos como el de *Itajai* en Santa Catarina – Brasil que comenzó a operar hace 4 años y este año en 2023 se comenzará a operar el puerto de Paranagua en Curitiba – Brasil.

En la planificación de la temporada que viene de 2023/2024, 6 barcos van a operar en la región (4 de ellos desde puertos brasileros, 1 desde Buenos Aires/Montevideo y otro compartido entre Buenos Aires y el sur de Brasil). Entre los barcos que operaron están *Fantasia*, *Preziosa*, *Seaview*, *Magnifica* y *Música*.

2.4 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Como fue mencionado en la introducción, Montevideo y Punta del Este son los puntos a los cuales arriban cruceros en el Uruguay. Estos dos destinos difieren en la operativa ya que

cuentan con distinta infraestructura. Como mencionan Siquerira y Szasz (2010) y Dwyer, Douglas & Livaic (2004) se distinguen dos tipos de servicios: servicio al pasajero y servicio al buque. El servicio de pasajeros incluye el embarque y desembarque de pasajeros, servicios de información y vigilancia. Por otro lado, el servicio al buque incluye lanchaje, practicaje, remolque, uso de sistemas de información, señalización, amarre y desamarre, uso de puerto, uso de muelle, avituallamiento, suministros ya sea de agua o electricidad, y recolección de residuos. Dada la infraestructura del Puerto de Montevideo este puede abarcar la prestación de mayores servicios al buque que el Puerto de Punta del Este ya que en este último los cruceros deben atracar en la Bahía de Maldonado y no pueden ingresar al puerto.

Continuando la línea de lo mencionado en el párrafo anterior, la infraestructura de ambos puertos incide sustancialmente en el desembarco de pasajeros. En Montevideo los cruceros atracan en el puerto de la ciudad y los cruceristas descienden directo al muelle, también se realiza el embarque y desembarque de turistas porque se cuenta con oficina de migración. Mientras que en la ciudad de Punta del Este los buques deben anclar en la bahía y utilizar *tenders* que traslade a los cruceristas desde el crucero al muelle La Pastora ida y vuelta (Figura 5). Este muelle se ubica en la parada 4 de la Playa Mansa, frente al reconocido Hotel *Enjoy*, en la ciudad de Punta del Este, departamento de Maldonado.

El viejo muelle era utilizado por pescadores y fue modificado para permitir el embarque y desembarque de los turistas en los tender. La construcción fue realizada por la empresa MSC cruceros (Noticia Infonegocios, 2010).

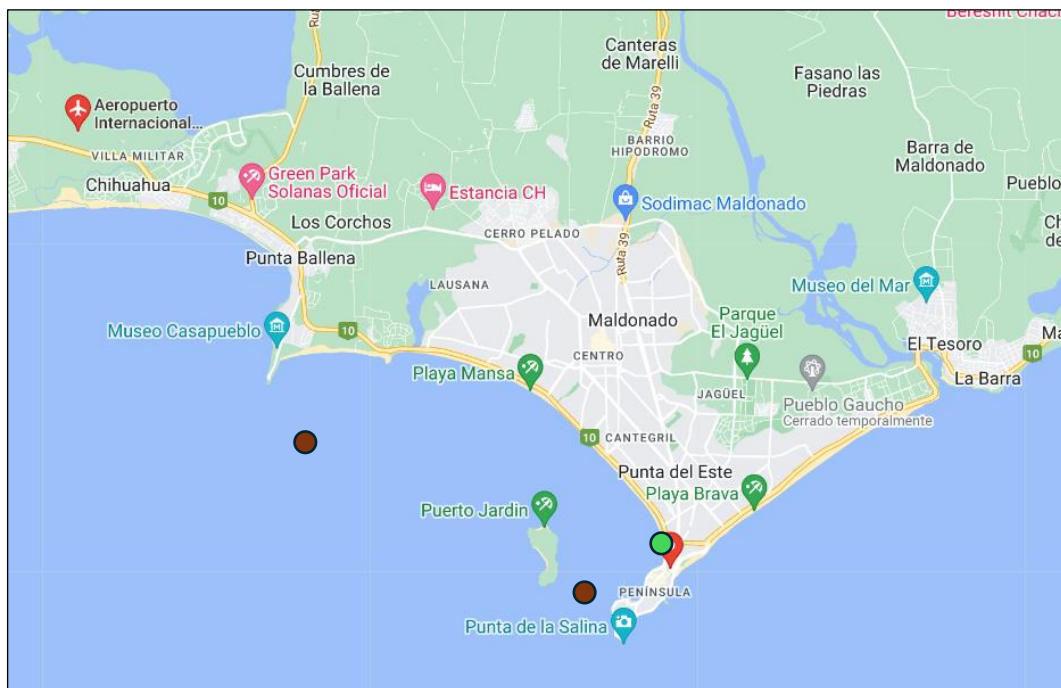


Figura 5 - Mapa de Punta del Este. Fuente: Google Maps. El punto verde referencia el lugar de desembarco de los tenders. Los puntos marrones referencian los lugares de anclaje actuales de los buques, Boca Chica (punto más cercano a la península) y Boca Grande (cercano a Punta Ballena).

Para mejorar la operativa de los cruceros las autoridades pusieron en la agenda pública la posibilidad de construir un puerto para cruceros o la modificación de la infraestructura actual por una que atienda de una mejor forma la demanda de los cruceros. No es la primera vez que esta idea está sobre la mesa ya que anteriormente otros actores políticos también habían manejado la posibilidad.

Como se mencionó la operativa de cruceros en Punta del Este se da a través de *tenders*. Los cruceros tienen dos zonas para anclar: por un lado, Boca chica (espacio ubicado entre el puerto y la Isla Gorriti) a aproximadamente 12-15 minutos de la costa. Por otro lado, Boca Grande (espacio entre la Isla Gorriti y Punta Ballena) a aproximadamente 20-25 de la costa. Esto provoca que cuando las condiciones climáticas o hidrográficas no son las adecuadas para el funcionamiento de los *tenders* las escalas de los cruceros tengan que ser suspendidas, perdiendo la llegada de los cruceristas. Esto también desemboca en que el destino no pueda ser

considerado como puerto de embarque y desembarque porque no se puede asegurar totalmente que los pasajeros puedan descender. También provoca que menos cruceristas descendan del barco por temor a utilizar esos barcos más pequeños.

Según lo expresado por Pablo Ludonia de MSC Cruceros la operativa de *tenders* generan muchas demoras operativas para los barcos de 4.000-5.000 personas. Esto implica un mal servicio y una cantidad menor de cruceristas que descenden. Menciona que es necesario contar con muelles de atraque en condiciones adecuadas para recibir de forma apropiada a los cruceristas. La industria tiene que comenzar a trabajar para adaptarse a lo que la industria requiere en el mediano-largo plazo: puerto y servicios en el destino. En los puertos los barcos necesitan cada vez más la conexión eléctrica, surtidores de GNL (Gas natural licuado), sistema de tratamiento de residuos. Adicionalmente es necesario mejorar los servicios de las terminales portuarias: procesos de migración, trámites para evitar aglomeraciones, con mayor importancia con una actividad que en la región se desarrolla por temporadas, donde varios buques coinciden o compiten por las mejores fechas de verano.

Las dos empresas privadas que trabajan en el destino (MSC y Costa Cruceros) se mostraron afines en trabajar junto con el estado uruguayo para comenzar a planificar el proyecto de puerto de cruceros en Punta del Este. Ambas empresas tienen antecedentes en inversiones de este estilo en múltiples destinos de Estados Unidos y Europa. Es una práctica habitual en este mercado para conseguir el financiamiento, lo que aquí está en juego es la habilidad del Estado de encontrar un camino en donde los impactos que pueda generar esta inversión sean bien entendidos y usados para promover el desarrollo sostenible de la comunidad local.

Se manejan distintas posibilidades de ubicación. Una de ellas es en la zona de Las Delicias (parada 24 de la Playa Mansa), otra en la zona de Punta del Chileno (parada 42) (Figura 6). Basados en el análisis de la carta náutica presentada a continuación (Figura 7), las condiciones de profundidad de las aguas serían acordes a las necesidades de los cruceros para

atracar. La zona resaltada con color verde indica la zona con la profundidad requerida. Adicionalmente, “según el Intendente Enrique Antía el lugar que reúne las mejores condiciones, por profundidad y razones logísticas y operativas es Piriápolis” (El Observador, 2023). Piriápolis es una ciudad costera de Maldonado ubicada a aproximadamente 40 km al oeste de Punta del Este que cuenta con un puerto para embarcaciones deportivas. Es un destino turístico que por su infraestructura y atractivos es elegido en mayor medida por los turistas locales y no cuenta con el posicionamiento internacional que tiene Punta del Este.

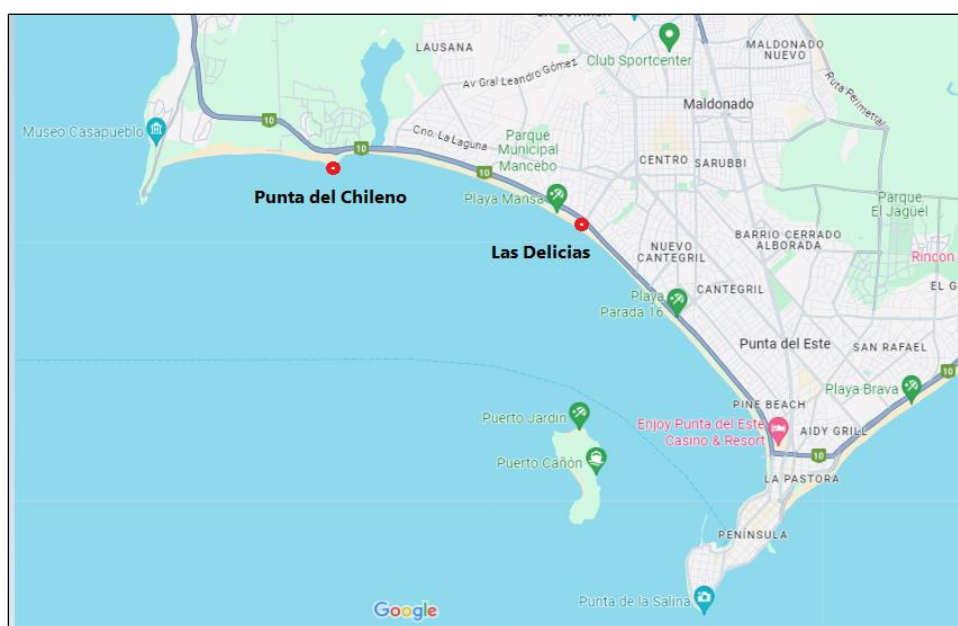


Figura 6 - Mapa ubicaciones posibles del muelle dentro de Punta del Este. Fuente: Google Maps.

Elaboración propia

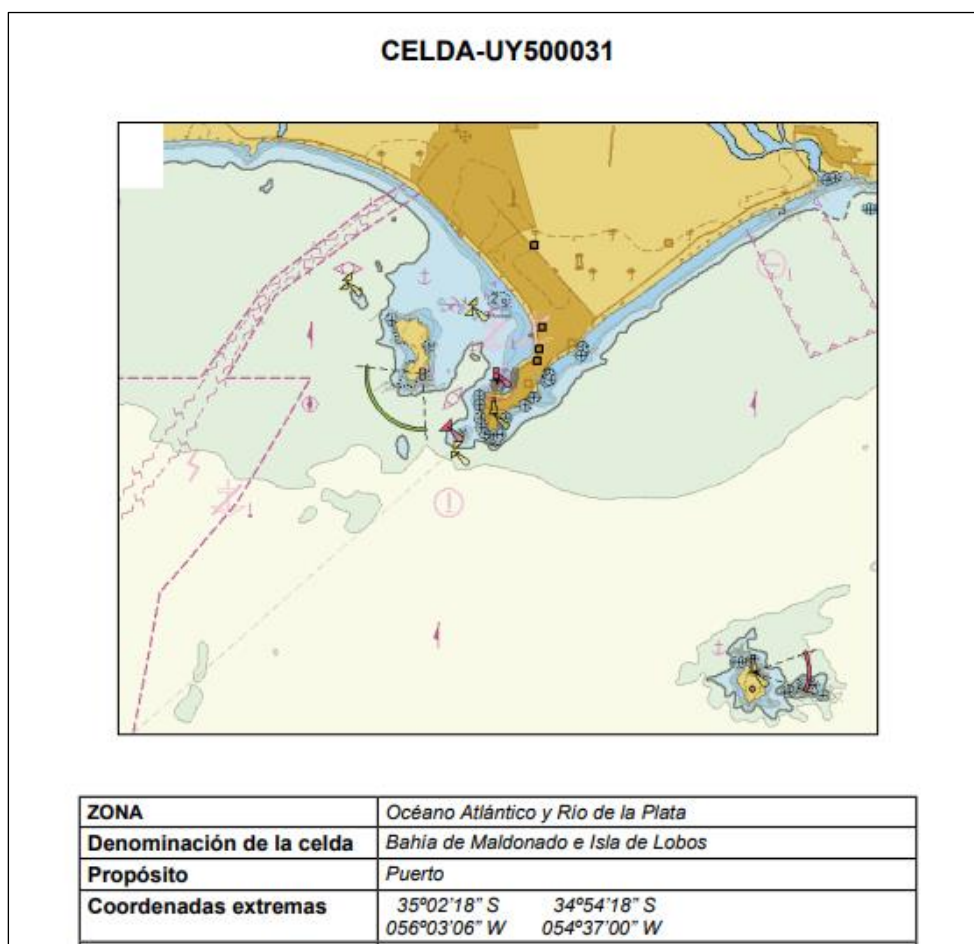


Figura 7 - Carta náutica nro. 31. Fuente: Publicado por Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada.

El propósito de este estudio es comprender las posibles impactos económicos, ambientales y sociales que puede tener la construcción de un puerto que permita recibir cruceros de gran porte en el destino de Punta del Este – Uruguay. Buscaremos conocer los impactos percibidos de diferentes actores del sector a través de la realización de entrevistas en profundidad.

El estudio de impactos es un tipo de evaluación en la que las fuentes de información incluyen datos no numéricos y además la relación de causalidad entre la acción de formación se comprueba sin conformar un grupo de control. Es decir, no requiere de un escenario

contrafactual. Por tal razón no se establecen controles experimentales en la acción evaluada (Navarro, 2005).

Considerando que es una situación la cual está en discusión en el presente e involucra diferentes tipos de actores, creemos pertinente y enriquecedor a la discusión, conocer la opinión de diferentes actores de este tipo de turismo. Para ello se busca responder a las siguientes preguntas: ¿Qué impactos económicos, ambientales y sociales se identifican que genera el Turismo de Cruceros?, ¿Qué impactos económicos, ambientales y sociales se identifican ante la construcción de un proyecto de cruceros en Punta del Este según los actores consultados?, ¿Cómo es el funcionamiento del destino turístico y como el turismo de cruceros se relaciona con él?, ¿Qué consecuencias puede generar una inversión de esta índole en el mercado turístico y como esto afecta de manera directa o indirecta a otros aspectos de comunidad local y nacional?

3. REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

En los últimos años, los trabajos de investigación han pasado de enfocarse mayoritariamente en los impactos económicos que causa la industria del turismo de cruceros a incluir dentro de ellos las variables de impacto sociales, culturales y ambientales que la misma causa en los destinos que visita y en las aguas en las que circula. Esta ampliación de la visión se puede deber a la introducción del término de “turismo sustentable”. Es importante ampliar el abanico de impactos y considerar las diferentes dimensiones donde el turismo impacta a los destinos para que se desarrolle una actividad eficiente y que sea beneficiosa para los actores actuales y futuros.

A continuación, se detallarán los diferentes impactos abordados en estudios previos haciendo distinción entre impactos económicos, sociales y ambientales.

3.1 IMPACTOS ECONÓMICOS

Considerando los aportes de Brida, Bukstein, Garrido, Tealde y Zapata (2010); Wozniak & MacNeill (2018) y Dwyer, Douglas & Livaic (2004) el gasto del turismo de cruceros tiene efectos directos, indirectos e inducidos en los destinos.

Dentro de los efectos directos se consideran aquellos gastos hechos por los pasajeros y la tripulación fuera del barco como por ejemplo comida y bebidas, transporte, servicios de operadores turísticos contratados en la costa, souvenirs, artesanías, ropa, etc. También los gastos realizados por el barco como reaprovisionamiento de comidas y bebidas, tasas portuarias, combustible, agua, electricidad, etc.

Por otra parte, los efectos indirectos son los subsiguientes a los directos y deriva de la compra de bienes y/o servicios por parte de los prestadores de servicios de la industria de

cruceros. Además, implican las inversiones que realizan los gobiernos, actores privados y otras industrias con vínculos con la industria a proyectos turísticos.

Por último, los efectos inducidos se dan a raíz de los gastos directos e indirectos que dan como resultado ingresos a residentes del destino y la economía local.

La infraestructura con la que cuenten los destinos también es un factor que determina que magnitud tienen los impactos que puede producir un crucero (Brida et al, 2010). Algunos destinos no cuentan con la infraestructura o las condiciones naturales necesarias para que los barcos atraquen en un muelle directo a la costa teniendo que anclar en alta mar y trasladar a los pasajeros en *tenders*. Aquellos destinos con facilidades e infraestructuras que permitan atracar al crucero en un muelle pueden dar mayores servicios al buque y a los pasajeros, además de distintas comodidades de traslado, como se mencionó anteriormente.

Otro aspecto para considerar y determinante dentro del impacto económico que genere, es la clasificación del puerto al que se arriba. Según qué tipo de puerto tenga un destino los impactos económicos de los cruceros serán diferentes. Se clasifican en dos tipos de puertos, por un lado, el puerto base en donde comienza y termina el viaje, y por otra parte el puerto de escala, donde los cruceristas descienden para visitar el destino durante unas horas del día. Es probable que más operadores se beneficien en aquellos destinos donde su puerto es base. Los cruceristas deberán realizar gastos pre y post embarque al crucero que si no fuera por el viaje programado en el crucero no los realizarían o no lo harían en la misma medida (Dwyer, Douglas & Livaic, 2004). Estos gastos incluyen alojamiento previo o posterior al crucero, transporte aéreo o terrestre para llegar al destino donde se encuentra el puerto y para llegar específicamente al lugar de embarque, tours que los pasajeros decidan realizar antes o después de su viaje.

A pesar de que los diferentes actores del sector turístico de un destino se pueden beneficiar de los cruceros como fue expuesto en el párrafo anterior, los cruceros pueden ser

competidores directos ya que ofrecen los mismo servicios y bienes turísticos: alojamiento, transporte, atracciones y tours (Brida & Zapata, 2010).

Centrando la atención en el valor de un viaje en crucero, según lo presentado por Klein (2011) los precios de los cruceros se han mantenido estables durante los años. Esto se explica ya que el crecimiento económico al que apuntan las navieras es a aumentar el gasto variable del pasajero a bordo, esto es: *upgrades*, excursiones en tierra vendidas a bordo, etc. Este tipo de negociaciones pueden dejar bajas utilidades para los actores locales ya que las navieras con el fin de aumentar sus ingresos variables realizan acuerdos masivos con pocas empresas en el destino, “más del 50% de las actividades en tierra son vendidas a bordo por los cruceros. Del valor pagado por los cruceros por las actividades en tierra, el operador local recibe entre el 50% y en ocasiones 25% del valor” (Brida & Zapata, 2010, p. 217). Este tipo de prácticas pueden afectar la calidad del producto/servicio que se está brindando. Ante un eventual mal servicio recibido, Klein (2009) menciona que, los pasajeros tienden a culpar al puerto, no al crucero. Esto puede afectar la imagen turística del destino y la posibilidad de que estos pasajeros vuelvan en un futuro como turistas que pernoctan y por ende gastan más en el país.

Otra fuente de ingreso que se puede encontrar en los destinos es a través de los impuestos que puedan imponer los gobiernos. “Los montos del impuesto dependerán del puerto, tamaño y tipo de crucero y las aguas que está circulando.” (Dwyer, Douglas & Livaic, 2004, p.6). En algunos casos el puerto graba un monto por cada pasajero y otro al crucero por cada puerto en el que atraca.

La cooperación por parte de los gobiernos nacionales para la obtención de mejores acuerdos frente a las navieras es fundamental para poder lograr que el turismo de cruceros sea un factor de desarrollo económico sostenible para los países. Investigar cuales son las condiciones bajo las que llegan los cruceros al puerto permite identificar las condiciones de competencia.

En el contexto del análisis de viabilidad de un puerto para cruceros, es importante considerar la competitividad territorial del puerto. El estudio de Romarís et al. (2023) analizó la competitividad territorial en el turismo de cruceros de los puertos ubicados en el Atlántico occidental Ibérico. Los resultados mostraron diferencias en la competitividad de los puertos de esta región para atraer cruceros turísticos a sus instalaciones.

En la mayor parte de las empresas de cruceros el origen de sus propietarios o armadores difiere del país donde están registrados los barcos. La utilización de banderas de conveniencia es una modalidad que “implica la matriculación de buques mercantes (...) en países cuya legislación resulta conveniente para el propietario o armador, desde el punto de vista económico...” (Fernández, 2012, p.14). Los países con mayor uso de banderas de conveniencia son: Bahamas, Bermuda, Malta y Panamá (Resen, Pradipta y Ramadhani, 2021). Las empresas de cruceros se benefician con esta práctica ya que evitan la imposición de ciertos impuestos, de leyes laborales, inspecciones ambientales, entre otros (Brida & Zapata, 2010; Fernández, 2012).

El desarrollo del turismo de cruceros en un destino implica importantes inversiones públicas tanto en infraestructura portuaria para recibir a los buques y los cruceristas, transporte y seguridad pública en el destino, servicios médicos, mantenimiento de las atracciones y las calles, servicio de recolección de basura (Brida & Zapata, 2010; Fernández, 2012).

Para algunos destinos el producto crucero es uno estacional debido principalmente al clima y la oferta de servicios que se puede encontrar en el destino, por lo que los ingresos que obtengan por esta actividad estarán concentrados en un periodo del año. (Lozano, 2020).

3.2 IMPACTOS SOCIALES

Para analizar los efectos sociales que tiene el turismo de cruceros se debe observar en que grado este se relaciona con las comunidades locales, con el territorio e individuos que se encuentren en el destino. Pueden darse tanto a bordo como en los destinos donde esté operando.

Cuando los cruceros llegan a un destino lo hacen en muchos casos solo por algunas horas lo que provoca un flujo de personas muy alto en un intervalo de tiempo pequeño, en este escenario el crucerista solo logra tener un conocimiento superficial y anecdótico de la realidad del destino. La alta cantidad de cruceristas puede llevar a que la capacidad de carga de los destinos se vea desbordada y comience a notarse malestar tanto en residentes como en turistas que están pernoctando en el destino ya que aumentan los tiempos de traslados y de filas en las atracciones. Los residentes pueden llegar a evitar las zonas visitadas por los cruceristas mientras haya barcos atracados. En algunos destinos como por ejemplo Valencia, los residentes pueden llegar a relacionar el turismo de cruceros con el *overtourism* induciendo a un rechazo hacia este tipo de turismo (Lozano, 2020).

En estudios realizados por las Naciones Unidas, estas han utilizado el concepto de “límite de cambio aceptable a las mediciones realizadas en el turismo de cruceros. Es importante que los cambios que este sector produzca en las comunidades anfitrionas no superen los “límites aceptables” (Panadès-Estruch, 2020).

Klein (2011) menciona que la conducta de los cruceristas se puede describir como *pack behaviour*, en el sentido que todos se comportan de forma muy similar, desembarcan juntos, luego se reúnen en la terminal de arribo y de allí parten en masa a la ciudad produciendo impactos en la calidad de vida de los residentes ya que interfieren en sus actividades habituales.

Según Klein (2011)

La calidad de vida se ve directamente afectada por el volumen de visitantes.

El Comité de Turismo Sostenible de las Naciones Unidas señala que cuando se supera la capacidad de carga social de una isla, el coste de la vida aumenta junto con el hacinamiento, la congestión del tráfico y la contaminación acústica. El resultado es un nivel de vida inferior para un segmento significativo de la población y un cambio de actitud por el que se culpa al turista de la mayoría de los problemas sociales.

En destinos donde el turismo de cruceros ya está en una etapa de madurez se puede dar una homogenización de la experiencia. Esto quiere decir que los cruceristas encontrarán las mismas tiendas de diferentes bienes orientados a turistas en todos los puertos que visiten afectando a los comerciantes de la comunidad local ya que las tiendas que se encuentran son de empresas externas (Klein, 2011).

Las normas laborales con las que se rigen las empresas de cruceros no son las más beneficiosas para los trabajadores. Las condiciones y derechos de trabajo son uno de los aspectos más criticados del turismo de cruceros. “En los principales países FOCs, como es el caso de Liberia, Panamá o Bahamas, prácticamente no existe legislación laboral que permita la defensa de los derechos de la población trabajadora. Es, justamente, esta no-legislación laboral la que rige a bordo de las embarcaciones en cada caso” (Fernández, 2012, p. 20).

como menciona Baloriani (2018) “la discriminación a bordo, porque el personal es contratado a partir de criterios como el origen étnico o racial, género y nacionalidad. Se asignan roles en función del origen o nacionalidad de cada persona, provocando que las practicas a

bordo tengan una denominada “dotación de conveniencia” y un alto grado de división del trabajo a bordo”.

3.3 IMPACTOS AMBIENTALES

Surgen del desarrollo de diferentes actividades, cada vez tienen más relevancia ya que mundialmente se están viendo y conociendo los efectos que las mismas están produciendo en el medio ambiente.

El turismo de cruceros está en auge. Existe un aumento en el número de barcos destinados a cruceros y también lo hace su “presión sobre el medio ambiente y la sustentabilidad de los océanos y el mar territorial, así como en los puertos que estos tocan, debido a la basura y aguas servidas generadas por la tripulación y pasajeros a bordo.” (Baloriani, 2018, p. 18).

Las denominadas “ciudades flotantes” pueden llegar a transportar a 6000 pasajeros incluidos turistas y tripulación. En ellos se pueden encontrar “piscinas, teatros, cines, restaurantes, tiendas, saunas, pistas de tenis, revelado de fotos, lavanderías, tintorerías, etc” (Oceana, 2004, p.1). Todas estas actividades generan toneladas de desechos de todo tipo que, si no son tratadas adecuadamente, son vertidas en las aguas donde operan los cruceros generando grandes estragos al medio ambiente.

Como menciona Betancourt (2018), un crucero promedio transporta 2.200 pasajeros y 800 tripulantes. Cada día emite a la atmósfera más dióxido de azufre (SO₂) que 13 millones de automóviles y más hollín que un millón. Cada semana un crucero genera 8 millones de toneladas de desechos sólidos, 210 mil galones de aguas residuales y 25 mil galones de aguas contaminadas con hidrocarburos, que en su mayoría son vertidas al mar abierto.

Tal como define Oceana, organización internacional que busca proteger y restaurar los océanos del mundo a escala global, (2004) en su artículo sobre contaminación de cruceros, los residuos más comunes generados por un crucero son:

- Aguas negras: aguas fecales, bacterias, patógenos, restos orgánicos, papel y cualquier otro producto tirado a los inodoros.
- Aguas grises: contiene fosfato y otros nutrientes de los detergentes y jabones, cloro o flúor de la pasta de dientes y piscinas, bacterias patógenas, así como cualquier otra sustancia potencialmente dañina utilizada para la higiene personal. También se encuentran aquellas procedentes de las instalaciones sanitarias del barco.
- Sentina: Surge de los motores y turbinas para la propulsión y para abastecer de energía a todos los servicios de los barcos. Son aceites usados, hidrocarburos varios, etc.
- Tóxicos: Procede de las tintorerías, pinturas, productos farmacéuticos, tintas, material electrónico, etc. Pueden contener sustancias muy tóxicas como el TBT, PCE, metales pesados de pinturas y tintas, compuestos químicos de los fármacos, ácidos y metales pesados de material fotográfico, PVC de los cables, bombillas, fluorescentes, pilas, baterías, tolueno, xileno, benceno y organoclorados de disolventes, etc.
- Basura: Proviene de la comida y del consumo diario de productos de todo tipo como puede ser plásticos con hidrocarburos o compuestos clorados, residuos sólidos, restos orgánicos, etc.
- Agua de lastre: son las aguas utilizadas en la navegación para equilibrar un barco. El daño se produce cuando se vierten estas aguas debido a que en ella contienen especies marinas de otros ecosistemas diferentes lo que puede producir la introducción de especies invasoras, dinoflagelados causantes de mareas rojas y patógenos.
- La contaminación atmosférica viene dada por la quema de combustible para la propulsión del barco y el desarrollo de distintas actividades abordo. También por la

quema de basura que genera humos con sustancias tóxicas como puede ser bifenilos policlorados, dioxinas y furanos.

Según Oceana (2004), la adopción por parte de las navieras de tecnologías para reducir su impacto ambiental no sólo es posible, sino que es de relativo bajo costo. Acerca de esto, Betancourt (2018) y Lozano (2020) destacan que en los últimos años muchas navieras han introducido mejoras en sus barcos para disminuir su impacto ambiental, tanto a las que están en construcción como a las que están operativas en la actualidad. Estas incluyen nuevas tecnologías para el tratado de diferentes desechos a bordo del crucero, por ejemplo, “el uso de unas turbinas de gas en los buques que reducen la emisión de partículas en la atmósfera hasta un 90%” (Lozano, 2020). Según CLIA (2023a), “Las empresas de cruceros utilizan ahora el gas natural licuado como combustible de transición mientras exploran combustibles marinos sostenibles y tecnologías de propulsión.” Existe la distinción *Green Star Design* la cual es asignada a los barcos diseñados, construidos y dirigidos como modelos de excelencia en la protección ambiental (Baloriani, 2018).

Estas introducciones se dieron en parte a la presión de organizaciones ambientalistas, normas internacionales y también por parte de turistas que cada vez están tomando más en cuenta el impacto que dejan en sus vacaciones y buscan que su huella de carbono sea la menor posible.

La legislación sobre este aspecto no ha acompañado el rápido crecimiento que tuvo el turismo de cruceros. El acuerdo MARPOL es el marco internacional para la prevención de contaminación del mar. En él se pueden encontrar regulaciones sobre vertidos desde barcos a aguas oceánicas y de mares (hidrocarburos, sustancias líquidas nocivas, transporte de sustancias peligrosas, aguas residuales, basuras, contaminación atmosférica) (Baloriani, 2018). Existen identificadas zonas de alto riesgo por la Organización Marítima Internacional en las cuales se

aplican normativas más estrictas (Lozano, 2020). En algunos casos se dificulta la aplicación de regulaciones ya que las navieras utilizan “banderas de conveniencia”.

3.4 INFRAESTRUCTURA

La infraestructura que poseen los puertos es un elemento clave en el desarrollo del turismo de cruceros. Tendrá influencia en los servicios brindados, itinerarios de las compañías, estacionalidad, entre otros.

En destinos donde el turismo de cruceros es masivo se requieren infraestructuras y superestructuras específicas para atender la demanda. Estas construcciones implican grandes inversiones que en muchos casos los destinos no pueden afrontar por sí solos por lo que es necesario que intervenga el sector privado también, en este caso, las compañías de cruceros, generando una dependencia a largo plazo (Baloriani, 2018).

Centrándose en el tipo de servicios que pueden ofrecer tanto a los cruceros como a los cruceristas, algunos puertos podrán ser puertos de embarque y desembarque de pasajeros mientras que otros solo podrán brindar servicios como puerto de escala. Los puertos bases requieren infraestructura más compleja que aquellos que operan como escala (Lozano, 2020).

Por otro lado, cuando las compañías de cruceros están definiendo sus itinerarios el nivel de infraestructura puede influir en la decisión sobre en qué puertos harán escalas de tránsito, en cuales embarcaran y desembarcaran pasajeros o en cuales no les es rentable hacer una escala (Valcarce, 2022).

Como menciona Valcarce (2022), la estacionalidad juega un papel muy importante a la hora del desarrollo de infraestructuras portuarias ya que, si la infraestructura construida es específica para los cruceros, en los destinos donde el turismo de cruceros no se desarrolle todo

el año habrá un periodo donde esta infraestructura estará infra explotada e impactará en los ingresos del puerto.

Al momento de evaluar una modificación o introducción de nueva infraestructura portuaria para atender la demanda creciente de barcos y cruceristas es importante tener en cuenta los diferentes impactos que esta acción puede generar en las tres aristas mencionadas anteriormente: económico, social y ambiental.

En las Islas Cayman, llevan alrededor de dos décadas reflexionando sobre la construcción de instalaciones para el atraque de un mayor número de cruceros (Panadès-Estruch, 2020). Actualmente el método de desembarque es semejante al de Punta del Este, lo barcos deben anclar en alta mar y los turistas deben descender en barcos auxiliares hasta la terminal portuaria. Según Panadès-Estruch las instalaciones de carga son actualmente transitadas por los turistas que desembarcan lo que puede implicar riesgos para los mismos y demoras en la logística del comercio de mercancías. Se espera que las nuevas instalaciones mejoren el desarrollo de las dos actividades, reduciendo los tiempos de embarque y logrando una mejor experiencia de los turistas al arribar. La puesta en marcha de la mejora de la infraestructura se ha visto detenida por diferentes factores, entre ellos la pandemia, la cantidad de ofertas que se han presentado, resultados de informes de impactos, la polarizada opinión social en la cual un grupo que se opone al proyecto demanda la realización de un referéndum, entre otros.

4. METODOLOGÍA

El trabajo de investigación se elaboró a partir de un enfoque cualitativo bajo el paradigma interpretativo. Según este paradigma no existe una única verdad, sino que existen múltiples realidades como actores. La realidad será una construcción de los diversos significados que los actores le dan a las situaciones en las que se encuentran (Martínez, 2011).

En este paradigma se busca comprender e interpretar la realidad social, no pretende hacer generalizaciones a partir de los resultados (Martínez, 2011; Bettyhany y Cabrera, 2011).

Buscaremos explorar y describir el turismo de cruceros en la ciudad de Punta del Este y los posibles impactos percibidos que generaría la construcción de un puerto de cruceros en el destino, llevando a cabo un estudio del caso. Los estudios de caso se refieren a la recolección y análisis minucioso de toda la información disponible acerca de un individuo, una institución, una empresa, un movimiento social o un fenómeno específico. Se busca obtener una comprensión integral del objeto (Vieytes, 2009). En esta instancia el estudio del caso será descriptivo, en este tipo de casos de estudio se presenta una visión detallada del fenómeno, pero no tiene carácter demostrativo ni elabora modelos teóricos. Con frecuencia, este tipo de estudios descriptivos de casos sirven como el punto de partida inicial o como la información base para investigaciones comparativas subsiguientes y la elaboración de teorías (Hernández, Fernández & Baptista, 2014). Con este tipo de herramienta no se espera que los resultados puedan ser generalizados (Martínez, 2011; Vieytes, 2009).

Las técnicas de investigación utilizadas fueron: el análisis documental, y la entrevista. El análisis documental se utilizó con el fin de obtener un conocimiento del funcionamiento de la industria de cruceros y sus impactos a nivel global, regional y en Uruguay, familiarizarse con la realidad social, cultural y económica de Punta del Este, antes de comenzar con el proceso de observación y elección de la muestra. Los documentos utilizados para este análisis fueron

estudios de carácter académico, artículos de prensa, trabajos de investigación, datos oficiales publicados por ministerios.

En segundo lugar, realizaremos entrevistas a actores relacionados con el turismo de cruceros de nuestro país del sector público y privado, y especialmente del departamento de Maldonado para obtener y comprender su opinión acerca de los impactos que podría tener la construcción del muelle.

En la presente investigación cualitativa se utiliza una muestra no probabilística (Hernández, Fernández & Baptista, 2014). En particular, se proporciona una muestra diversa o de máxima variación. Estas muestras se usan para mostrar distintas perspectivas y representar la complejidad del fenómeno estudiado, o bien documentar la diversidad para localizar diferencias y coincidencias, patrones y particularidades.

Para lograr localizar a nuestros entrevistados nos pusimos en contacto vía correo electrónico con diferentes personas de instituciones relacionadas a la actividad y que consideramos podrían aportar información de interés para el trabajo, como, por ejemplo, del MINTUR, Intendencia de Maldonado (IMM), Puerto de Punta del Este, Ministerio de Ambiente, Liga de Punta del Este. Obtuvimos respuesta de algunos de ellos con quienes pudimos concretar una entrevista.

Las entrevistas que se realizaron fueron de tipo semiestructurada, tuvimos una guía base de preguntas para realizar y luego de acuerdo a la interacción con el entrevistado y las respuestas obtenidas pudimos ahondar en ellas o realizar nuevas preguntas que permitieron explorar temas adicionales. La entrevista de este tipo nos permitió obtener información valiosa sobre el tema de forma flexible con las propias palabras de los actores y con la ventaja de poder clarificar inquietudes en el momento de la entrevista. Las personas entrevistadas son calificadas en el tema a tratar, tienen la capacidad de transferir desde su lugar, información calificada respecto

al foco de interés de este trabajo (Fassi, Pascual y Suárez, 2002). Por otra parte, las entrevistas presentan ciertas restricciones, como una capacidad limitada para extender sus resultados y una mayor complejidad en cuanto a la documentación, procesamiento y análisis de la información obtenida (Marradi, Archeneti, Piovani, 2007, p.217).

La validación de la calidad de los hallazgos de este trabajo, como señala Vieytes, es a través de la credibilidad y validez interna lo que significa la congruencia entre los resultados de la investigación y los significados y percepciones que tienen de ella los participantes. Para ello es necesaria la presencia prolongada del investigador en el campo, la observación persistente y el contraste de opiniones con otros actores e investigadores. En adición se utilizan otras fuentes de datos sobre la industria obtenidas de entes oficiales para poder contrastar y triangular información sobre el tema (Vieytes, 2009).

5. ENTREVISTAS Y RESULTADOS

Caso de estudio: Posible construcción de puerto de cruceros en Punta del Este, Maldonado, Uruguay.

En esta sección del trabajo se hará una presentación del trabajo de campo realizado por medio de entrevistas efectuadas a los diferentes actores en la industria de cruceros del Uruguay. La finalidad de cada una de las entrevistas es recalar sobre la cuestión en la cual se centra el presente trabajo: ¿Cuáles son los posibles impactos económicos, sociales y ambientales percibidos que puede generar la posible construcción de un puerto para recibir cruceros en la ciudad balnearia de Punta del Este?.

Pretendemos analizar las condiciones iniciales en las que nos encontramos desde cada punto de vista y cuáles serían desde cada óptica los principales impactos, tanto negativos como positivos. Se pretende también tener una perspectiva nacional de la cuestión. Punta del Este es el principal destino turístico del país junto con Montevideo, un análisis de proyecto involucra actores locales (de Maldonado) como agentes y hacedores de política nacional.

Los entrevistados en esta investigación son actores que están relacionados con la actividad de los cruceros en el Uruguay. Las entrevistas se realizaron por medio de la plataforma Zoom, con previa coordinación con cada uno por medio de correo electrónico. Previo al comienzo del abordaje conceptual de cada entrevista se pidió autorización para grabar la conversación con fines realizar un minucioso relevamiento de las conversaciones.

Con la finalidad de direccionar las entrevistas para los posibles impactos que puedan generarse por la obra en el puerto, se realizó un modelo base de entrevista (**Anexo 3**). En muchos de los casos los entrevistados expresaban varios aspectos adicionales a los cuales correspondimos en la charla haciendo que la entrevista se desarrollara con la mayor naturalidad posible para generar un buen ambiente para el intercambio.

Adicionalmente, tuvimos participación en el IX Encuentro Regional de Cruceros y Turismo Náutico Fluvial realizado en la ciudad de Montevideo el día 17 y 18 de agosto de 2023. En el mismo se recolectaron testimonios adicionales de actores públicos y privados relacionados con el sector a nivel regional y nacional.

Entre los entrevistados y los participantes del encuentro se encuentran personas que se desempeñan en diferentes organismos e instituciones que se detallan a continuación: MINTUR, IMM, el Puerto de Punta del Este, Administración Nacional de Puertos (ANP), Liga de Punta del Este, Dirección Nacional de Hidrografía, Empresas de Cruceros (MSC y Costa Cruceros), CLIA y Corporación de Puertos del Cono Sur. A continuación, expondremos los resultados obtenidos a partir de las entrevistas.

En las investigaciones de tipo cualitativas como el presente trabajo es importante realizar una clasificación de los datos obtenidos para lograr una mayor comprensión al momento de exponer los resultados. Esta clasificación se puede realizar a partir de distintos criterios, lo importante es que los datos que pertenecen a una misma categoría compartan naturaleza, significado y características (Hernández, Fernández & Baptista, 2014). En este caso realizamos un agrupamiento de los datos obtenidos de la entrevista en temas. Estos temas consideramos que son los de mayor relevancia y surgen de cómo se plantearon las entrevistas.

5.1 PERCEPCIÓN DE LA IMPORTANCIA DEL TURISMO DE CRUCEROS

Los entrevistados resaltan que el turismo de cruceros es una actividad importante para el país y el departamento de Maldonado debido a los beneficios que acarrea consigo. Como fueron mencionados en secciones anteriores, los entrevistados coinciden en que estos beneficios comprenden la posibilidad que los cruceristas conozcan el destino y luego vuelvan a visitarlo por su cuenta, la generación de fuentes de trabajo (guías, transportistas turísticos, tour operadores que ofrecen excursiones a bordo y en tierra, vendedores en los destinos,

alojamientos, el ingreso de tasa que deben pagar las navieras al puerto por cada pasajero, que luego se vuelca en cuentas nacionales. En el caso de Punta del Este, actualmente la tasa tiene un costo de 5 USD y la debe abonar el crucero por todos los pasajeros a bordo sin importar si descienden o no en el destino.

5.2 ACTORES INVOLUCRADOS EN EL DESARROLLO DEL TURISMO DE CRUCEROS

Todos destacan que es una actividad donde participan en coordinación diferentes instituciones públicas y privadas por lo que es importante un trabajo en conjunto para que se desarrolle de la mejor forma posible. El MINTUR lidera la promoción de este tipo de turismo y lo fomenta como una política de Estado hace ya varios años. Desde la IMM también trabajan en la promoción del destino Punta del Este. Ambas instituciones trabajan en coordinación con la ANP y División de Hidrografía (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Gobiernos locales, policía (Ministerios de Interior), prefectura (Ministerio de Defensa), aduana (Ministerio de Economía y Finanzas) para el correcto desarrollo de la actividad. A su mismo negocian y coordinan con los agentes marítimos, operadores de turismo receptivo y cualquier otro actor que participe de esta actividad.

5.3 COMPETENCIA ENTRE PUERTOS DE CRUCEROS

Al consultar sobre la competencia del destino Punta del Este y teniendo en cuenta la infraestructura con la que cuenta, por un lado, señalaban que podría considerarse competencia las escalas que realiza el crucero en algunos destinos de Brasil debido al atractivo de sus playas. Por el otro, mencionaban que Punta del Este no tiene competencia y que los cruceros arriban al destino por sí mismo y no solo por el tipo de infraestructura que posee. También indicaban que Punta del Este es un “peso pesado” dentro de la región pero que es importante observar donde está situado, entre dos potencias como lo son Argentina y Brasil por lo que se debe prestar

especial atención a la integración de destinos en los itinerarios que funcionan entre estos dos países.

Los entrevistados de la Liga de Punta del Este nos informaron que no tenían los suficientes elementos como para poder evaluar su impacto en forma objetiva. En forma subjetiva la actual directiva de la Liga entiende que Punta del Este no es el lugar ideal para tener un puerto de cruceros.

5.4 IMPACTOS ECONÓMICOS

La construcción de un puerto puede no tener un incremento inmediato en la cantidad de cruceros que arriban al destino debido a que la región opera con una cantidad de buques limitados. Tanto Costa como MSC ya tienen las rutas pactadas de aquí a un par de años por lo que no se espera un gran cambio en el corto plazo en cuanto al número de arribos.

Ya en el mediano-largo plazo, de acuerdo con cómo se construya la experiencia en el destino los tomadores de decisiones pueden considerar de incluir a Punta del Este dentro de sus puertos de parada.

La posibilidad de recibir a los buques con una mayor eficiencia puede aumentar la cantidad de pasajeros que el destino pueda recibir en temporadas medias-altas, época en la cual el disfrute de las playas y el destino en general es el mejor. En la temporada 2013/2014 se recibieron en verano cinco cruceros en un mismo día, en este sentido la terminal de puertos combinando ambos modos de arribo podría aspirar a albergar más buques en menos tiempo. Como se dijo anteriormente, primero se comienza con tener la capacidad y luego materialización de llegadas al mediano plazo.

Según datos brindados por el testimonio del puerto, en la situación actual, el **10% de las escalas previstas se suspenden por situaciones climáticas**, esto no significa que se estén

desarrollando fuertes lluvias o tormentas, puede ser un día soleado y caluroso con las playas del balneario repletas de turistas pero que las condiciones de la marea y las olas no sea la adecuada y más segura para la navegación de los tender por lo que se debe cancelar el desembarco de los turistas. Por lo que, se puede inferir que el simple hecho de contar con la terminal asegura el desembarco de estas embarcaciones que estadísticamente dejan de visitar el destino.

Otro factor por señalar es que se lograría un **aumento del tiempo en destino**. Nos comenta el testimonio que derivado de los pronósticos climático y cambio de marea los capitanes aceleran muchas veces sus visitas por miedo de que los pasajeros queden en tierra. Que eso sucediera conlleva un riesgo de costo altísimo para la naviera por lo que intentar minimizar ese tipo de situaciones acortando el tiempo de escala.

La necesidad de adaptarse a la industria hace que la terminal de cruceros sea necesaria para mantener el nivel de servicio. Los buques cada vez albergan más pasajeros, en términos coloquiales, cada vez son “ciudades flotantes” más grandes. **La coordinación de la operativa de tenders para un barco de 2.000 personas no es la misma que para uno de 6.000 personas.** Permitir el descenso adecuado requiere mejorar las condiciones de atraque de los buques. Es más, si se quiere aprovechar más la temporada alta y recibir más cruceros en menor tiempo. En caso de que los barcos de tal porte empiecen a operar en la región, al no tener capacidad de recibirlos en forma apropiada **puede generar una pérdida de llegada de buques al destino en el medio-largo plazo.**

El impacto económico más significativo según los entrevistados viene por el lado del descenso en destino de los cruceristas. Hoy en día, según datos del agente del puerto, entre 60-65% de los cruceristas baja desde el crucero a la ciudad de Punta del Este. Según datos de CLIA (2023a) aproximadamente el 80% de los pasajeros desciende en destinos de Latinoamérica siendo este levemente mayor al promedio mundial. La razón de este acontecimiento es que los cruceros en América Latina suelen tener itinerarios más cortos, lo que permite a los pasajeros

pasar más tiempo en los destinos. Este porcentaje marcaría que Punta del Este todavía tiene un margen para poder incrementar su porcentaje de cruceristas que descienden al destino de entre 15-20 puntos porcentuales y así alcanzar los valores de la región.

Según datos presentados por CLIA en el encuentro Anual de Cruceros, Punta del Este recibirá 66 recaladas en la temporada 2023/2024 con una capacidad de 131.636 camas dobles. En la misma línea se observó que los cruceristas descendidos en el puerto de Punta del Este, según la responsable en el MINTUR, es de 101.819 pasajeros asociados a los 52 cruceros que arribaron a la bahía de Punta del Este en la temporada 2022/2023. Esto arroja un promedio de pasajeros descendidos por crucero de 1.958 (ANP, MINTUR, 2023).

Siguiendo con el razonamiento, el gasto promedio de los turistas descendidos en Punta del Este en la temporada 2022/2023 según datos del MINTUR (s.f) es de USD 41 (Anexo 1).

Derivado de los datos anteriores, solo infiriendo un incremento por descensos en destino asociados a la terminal de cruceros:

- **Escenario 1:** 101.819 pasajeros a un gasto promedio de USD 41 arroja un gasto total en destino de los turistas de USD 4.2MM.
- **Escenario 2:** Asumiendo un incremento de por lo menos 15 puntos porcentuales de los pasajeros descendidos, se calcula un total de 117.092 pasajeros en destino lo que nos da como resultado un total de gasto en tierra de USD 4.8MM.

Solo el hecho de incrementar la cantidad de pasajeros descendidos sobre los mismos buques que ya están llegando a destino nos da un incremento de USD 600.000 anuales volcados a la economía local.

Desde el punto de vista del turismo de pernocte una terminal de cruceros puede aumentar la cantidad de turistas que llegan al destino para pasar unas vacaciones (por lo menos 1 día de alojamiento) en el mismo. **La posibilidad de contar con un departamento de aduanas y**

migraciones puede permitir que turistas de otros países puedan llegar a Punta del Este utilizando la vía marítima que hoy no está habilitada. El embarco y desembarco en Punta del Este ayuda a fomentar la llegada de turismo de permanencia al destino, siendo este un objetivo buscado por parte de las autoridades locales.

Los entrevistados manifiestan que la inversión necesaria para realizar este tipo de proyecto es muy alta y que el gobierno necesitará inversión del sector privado para poder llevarla a cabo en caso de que los estudios pertinentes den como resultado que el proyecto es viable.

5.5 IMPACTOS SOCIALES

En esta sección vamos a comentar desde la perspectiva social como los entrevistados creen que el proyecto puede afectar. Entre los impactos **positivos** que se identifican en prácticamente todos los entrevistados es el aumento de **empleo** tanto directo como indirecto. Otro aspecto positivo socialmente, podría ser la mejora que la población obtendría en términos de **infraestructura y servicios públicos** que se brinda y que desprenden una recaudación y plan fiscal más activo. Otro aspecto no menor marcado por el agente del MINTUR es sobre la posibilidad de una oficina de migraciones dentro de la nueva terminal de cruceros. Esto significaría que los cruceristas pueden embarcar y desembarcar pudiendo optar por permanecer más días en el destino o en el país. Esta posibilidad aumenta la **conectividad** de Punta del Este en el entorno Sudamericano quizás con más actividad social y económica para la ciudad. Mejorar la conectividad de la ciudad con el resto la región, principalmente Brasil y Argentina, puede atraer más turistas de pernocte e incluso empresas.

Por el otro lado, se identifican algunas consecuencias negativas que recaen sobre la población y los visitantes del destino. Lo que más preocupa en las temporadas altas (diciembre, enero y febrero) es el **colapso que puede tener la ciudad** en términos de concentración de

personas y congestión de tránsito a la hora de recibir *booms* de miles de personas en un espacio de tiempo acotado que se suman a las que ya están alojándose en el destino. Esto se conoce como *overtourism*, congestión o el hacinamiento que se da por causa de un exceso de turistas en una ciudad que genera conflictos con los pobladores locales.

Se puede observar un incremento también de los costos de los bienes y servicios dada la mayor predisposición a pagar que tiene estos turistas, esto afecta el costo de vida de los residentes. Cualitativamente, un constante flujo de cruceristas puede generar, según se señala, un cambio en el modo de vida en la ciudad con la llegada de estos.

Según lo expresado por dos de los entrevistados en la población local se pueden encontrar dos posicionamientos en cuanto a cómo una terminal de cruceros impacta al destino Punta del Este. El primer grupo entiende que este proyecto atraerá más fuente de trabajo y amplía las **oportunidades** para los actores y trabajadores locales.

Otro grupo, al cual uno de los entrevistados llamó el “elitista”, considera que no es beneficioso para el destino una masificación del turismo ya que no ayuda a mantener la imagen de **destino exclusivo** que tiene Punta del Este.

Entendemos que la magnitud de estos cambios sociales viene más derivada de la cantidad de cruceros que llegan al destino que a la construcción per se del puerto. Esto se dará con un horizonte más en el mediano-largo plazo dando espacio a actores locales para trabajar en la ciudad y adaptarla a los cambios venideros.

5.6 IMPACTOS AMBIENTALES

El fortalecimiento de los entes de control ambiental es fundamental para obtener datos y poder regular la actividad de los cruceros en aguas y costas uruguayas. La Dirección Nacional

de Medio Ambiente – DINAMA, es la encargada a nivel nacional tal como lo señala su misión de:

“lograr una adecuada protección del ambiente propiciando el desarrollo sostenible a través de la generación y aplicación de instrumentos orientados a una mejora de la calidad de vida de la población y la conservación y el uso ambientalmente responsable de los ecosistemas, coordinando la gestión ambiental de las entidades públicas y articulando con los distintos actores sociales” (DINAMA, 2023).

Recursos para este tipo de entidades es fundamental para detectar desviaciones en los umbrales ambientales y establecer nuevos límites para proteger la conservación del patrimonio nacional. Todos los entrevistados detectan una clara relación entre la actividad turística y el deterioro medioambiental. Como ya se señaló, la actividad de la industria crucerista es responsable de causar impactos ambientales sobre varios grupos biológicos (como seres o aves marinos) así como también en ecosistemas (afectando la calidad del agua, aire y tierra), lo que plantea grandes retos para la salud de todo el entorno.

En el encuentro regional (2023) se mencionaron oportunidades de mejora que tiene el país con respecto al medio ambiente y que sería beneficioso para el ecosistema del destino. Entre ellas está la de establecer un protocolo de retiro de residuos orgánicos e inorgánicos proveniente de los buques y la armonización de las normas MARPOL y el Decreto 253/79 “Control de aguas”.

Categorizamos las respuestas de nuestros entrevistados en dos grupos. El primero se base en los efectos directos más enfocados en la contaminación del aire, agua y los cambios de ecosistemas; mientras que en segundo término nombramos algunas implicancias indirectas sobre el medio ambiente relacionadas con el aumento de actividad en Punta del Este.

Comenzamos con la **contaminación atmosférica** que como ya señalamos la emisión de CO2 derivada de la propulsión de las naves y, su actividad es la que más lo genera. Según CLIA la industria de cruceros está comprometida a llegar a cero emisiones netas de carbono a nivel global para 2050 (CLIA, 2022c). La industria está utilizando nuevas innovaciones aplicadas al cuidado del ambiente, algunos ejemplos son “incremento en el número de barcos de nueva construcción que podrán utilizar fuentes de propulsión de cero emisiones cuando estén disponibles y el de las inversiones destinadas a equipar los buques para que se conecten a la red eléctrica.”

“De hecho, más del 15 % de los barcos que debutarán en los próximos cinco años podrá incorporar células y baterías de combustible y el 85 % de los nuevos buques de cruceros (hasta 2028) podrá conectarse a la red eléctrica, permitiendo el apagado de motores cuando estén atracados, lo que supondrá una reducción significativa de las emisiones.”

Para la transición hacia combustibles marinos sostenibles es importante que los destinos tengan las condiciones y el equipamiento para alojar estos nuevos buques más amigables con el entorno natural. **La construcción de un puerto con conexión eléctrica en tierra hace posible la llegada de nuevos barcos menos contaminantes permitiendo el apagado de motores.** Hoy un 40% de la flota mundial tiene la posibilidad de conectarse en tierra, pero esto está creciendo a pasas agigantados. Hoy solo el 2% de los puertos ofrecen esta opción en el año 2022 (CLIA, 2023b).

La **contaminación del agua** puede tender a aumentar derivado del aumento en la llegada de cruceros que se estiman. Los barcos generan residuos que pueden terminar en el mar. Hoy en día los barcos esperan por los cruceristas en alta mar, quizás esto hace que el control en este aspecto sea más complejo. Al estar en la bahía detenidos, no apagan sus motores,

se pueden producir el desecho de residuos al agua que quedan estacionados en el área donde se detuvo. El hecho de tener un puerto puede facilitar este aspecto de varias maneras. En primer lugar, control de la normativa y en segundo lugar brindar servicios sobre estos residuos para evitar su desecho en el mar, tal como lo explicaba el entrevistado que se desempeña en tareas portuarias.

La proximidad a la costa de los barcos, así como los cambios que pueden generar la construcción del puerto puede generar **alteración del ecosistema marino** ya sea a la fauna marina (peces, delfines, tortugas, cetáceos, leones marinos, etc.) como también afectación de la posidonia oceánica. En menor medida un entrevistado menciona la posible colisión de barcos con **animales marinos** provocando muerte o heridas en los mismos. Esto se da según señala, sobre los ejemplares más jóvenes de las especies por el hecho de ser menos experimentados siendo esto respaldado por estudios biológicos específicos sobre este fenómeno (Schoeman et al. 2020). En Punta del Este preocupa como se puede ver afectada la Ballena Franca Austral que llega a las costas de Uruguay hasta el mes de octubre, en principio la temporada de cruceros no coincide con la llegada de los mamíferos pero que de todas maneras se debe tener en cuenta si se llega a extender la temporada de llegada de cruceros. Las vibraciones o ruidos generados en la construcción y mismo en la actividad de los cruceros en el mar también puede afectar a la población local y fauna marina.

Algunos impactos adicionales que se pueden desprender del aumento de la actividad económica son la presión sobre algunos recursos naturales para atender la nueva demanda generada, por ejemplo, un cambio en el uso de suelo con pérdida de áreas verdes. En el mismo sentido un aumento del tráfico vehicular por los traslados de los cruceristas puede generar más emisiones y ruido. Aquí la alternativa, según nos señala uno de los entrevistados, es aportar al transporte 100% eléctrico como se hace ya en Europa para disminuir el impacto.

Es sumamente importante que para mitigar los impactos sociales el proyecto de construcción del puerto de cruceros se planifique y ejecute de forma responsable, teniendo en cuenta los intereses de los diferentes grupos que hacen a la sociedad esteña (trabajadores, investigadores, estado, empresarios locales y empresas relacionadas al sector).

6. CONCLUSIONES

El turismo de cruceros es una industria global en constante crecimiento que genera valiosos beneficios sociales y económicos en las economías de los países en donde se desarrolla. En América latina, su participación sigue siendo baja si la comparamos con Europa y Estados Unidos. Sin embargo, la oportunidad de crecimiento tanto en destino como en condiciones de infraestructura es enorme.

En la última temporada 2022/2023, Punta del Este recibió 52 cruceros llevando a sus cruceristas a tierra por medio de una operativa de *tenders*, siendo uno de los pocos destinos en Latinoamérica que utiliza esta modalidad. En este trabajo se pretendió tener una primera aproximación a la percepción que actores relevantes del sector tienen en relación a los efectos de la construcción de un puerto en donde puedan atracar cruceros y los pasajeros no deban hacer uso de los *tenders*. El mismo se hizo por medio de entrevistas a actores relacionados con el sector, técnicos y la comunidad local, y opiniones recogidas del IX Encuentro Regional de Cruceros 2023 desarrollado en la capital del país, Montevideo en el mes de agosto.

En términos económicos los beneficios se verían reflejados en un primer término por el aumento de la cantidad de pasajeros que descienden en destino y que hoy no lo hacen por la modalidad de arribo. Llevando los números actuales a los números promedios de la región esto trae aparejado una estimación de incremento del gasto de los turistas de USD 4.8MM. Por una cuestión de reglamentaciones actuales se incrementan los ingresos fiscales por impuestos y tasas aplicadas a turistas. En el mediano o largo plazo se puede apostar a una mayor cantidad de cruceros arribando al destino ya que Punta del Este se presentará como una opción más atractiva a incluir en los itinerarios de rutas Sudamericanas. Otro punto fundamental para el destino en su globalidad es lograr que los cruceros sean otra puerta de entrada para el turismo de pernocte (además del aeropuerto y las rutas nacionales), esto puede ayudar a potenciar el gasto ya que

deberán hacer reservas de alojamiento pre y/o post embarque o desembarque, consumir bienes locales como alimentos y contratar diferentes tipos de servicios, presentando un beneficio aun mayor para la economía local y nacional.

En términos sociales el beneficio inmediato que se identifica es el de un aumento de empleo en la ciudad en su mayoría empleo indirecto asociado a los servicios que se le brindan a los pasajeros en destino. Otros impactos positivos serán una mejora en la infraestructura y servicios públicos que es necesaria para recibir a los turistas y por último un aumento de la conectividad del destino que como ya se señaló genera un impacto más global ya que hace más accesible la llegada al destino. El gran desafío a nivel social es el manejo de la cantidad de gente para evitar el congestionamiento o colapso de la ciudad principalmente en temporadas altas que trae consigo el malestar y rechazo a este tipo de turismo por parte de la población local. Aquí la planificación logística y coordinación como resaltaban los entrevistados por parte de las empresas y las autoridades es vital para no generar una mala imagen del destino. En el corto plazo, la terminal de cruceros debería ayudar en este sentido ya que contaría con áreas exclusivas para arribo de los cruceristas y el ingreso en la ciudad ya se podría hacer en los transportes designados. Desde nuestro punto de vista, cuidar la imagen del destino turístico es fundamental para evitar que se asocie el mismo a la masificación o el *overtourism*.

Desde el punto de vista ambiental, la industria tiene muchos desafíos frente a la contaminación atmosférica, manejo de residuos y contaminación del agua. Las compañías navieras están manifestando un compromiso con el medio ambiente realizando desarrollos en la tecnología de sus barcos para paliar el grado de contaminación que provocan. Es de vital importancia que estos cambios se apliquen en todas sus flotas y no solo en aquellas que circulan en aguas donde las regulaciones de los países los exigen, es decir, es un cambio que para que realmente cumpla su cometido se debe desarrollar a nivel mundial. El desafío para los hacedores de política es mitigar el impacto que pueda tener la construcción del puerto en el destino por

destrucción de ambiente costero y cambios en los flujos marítimos, y controlar aquellos impactos que puedan generar la llegada de los barcos más cerca de la costa. Una vez que esto se estudie de manera profunda y responsablemente con las evaluaciones técnicas pertinentes los impactos negativos de la actividad podrían disminuir ya que con la terminal de cruceros se puede disminuir la emisión conectando los barcos a la red eléctrica local, se puede establecer un protocolo de residuos y se pueden ampliar las herramientas de control en tierra. En una visión a largo plazo todos los barcos necesitarán conexión eléctrica en tierra ya que es un compromiso de la industria. El destino debe adaptarse a esto, primero para mejorar la situación actual en controles y procesamiento; y para posteriormente poder recibir los buques que menos impacto para el ambiente presentan.

El debate en la sociedad uruguaya está instalado desde hace varios años y está acompañando el debate público regional en Maldonado. Entendemos que la construcción de un muelle traería beneficios económicos marcado para la región fernandina y sus pobladores. La sociedad junto con los hacedores de política se deben un debate profundo para determinar cómo esto puede afectar el funcionamiento del destino y apostar a un proyecto global que incluya en sus objetivos a los cruceros. Desde el punto de vista ambiental es donde se deberían hacer los máximos esfuerzos para entender cuál es la ubicación y condiciones de proyecto que menor impacto tendría contra la naturaleza. Punta del Este se caracteriza por el turismo de sol y playa, su gran recurso es el ecosistema costero, el cual debe estar en el centro para tomar esta decisión.

Este trabajo nos brinda una imagen preliminar de los impactos de la industria de cruceros y los que tendría la construcción de un puerto de cruceros. Para tomar una decisión acerca de la viabilidad de la construcción de un muelle para el atracado de cruceros y si es beneficioso para la economía y población local y nacional sin condicionar a largo plazo el ecosistema del destino es necesario un estudio interdisciplinario exhaustivo de cada uno de los impactos mencionados

para que tanto la población como los actores políticos puedan llegar a una conclusión con toda la información presente.

7. LIMITACIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE ESTUDIO

El trabajo analiza los impactos percibidos sobre el proyecto de cruceros en Punta del Este abordando el tema desde varias perspectivas. Sería muy conveniente que en el futuro se pueda profundizar en varios de los aspectos que se desarrollan en el mismo. Al realizar la búsqueda de documentos bibliográficos, sobre las tres dimensiones de la investigación, tenemos dificultad para encontrar artículos específicos sobre los impactos sociales y ambientales, y los que fueran actuales. Es más probable que se mencionen menos o no que incluso no se mencionaran en aquellos artículos que se enfocaban en los impactos económicos.

Por otro lado, consideramos que sería positivo complementar el trabajo con entrevistas a más actores del sector para recabar más opiniones de personas que también están relacionadas al Turismo de Cruceros, pero de una manera diferente a la de los actores que entrevistamos como por ejemplo operadores de transporte de Punta del Este, comerciantes, la empresa naviera directamente, entre otros.

Para conocer la viabilidad de un proyecto de tal envergadura será necesario reunir personas calificadas de diferentes áreas para realizar los estudios técnicos pertinentes. De esa forma, con los informes técnicos correspondientes y la participación de los actores involucrados se podrá arribar a una decisión con consenso, estudiada y justificada sobre el proyecto.

Referencias bibliográficas

Administración General de Puertos S.E. (2023). Informe temporada de cruceros 2022/2023.

Recuperado de: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/administracion-general-puertos-se/buques/cruceros/informes-de-cruceros-por-temporada>

ANP, MINTUR. (agosto, 2023). En: *IX Encuentro Regional de Cruceros y Turismo Náutico Fluvial*. Montevideo, Uruguay.

Baloriani, G.H. (2018). *¿El Turismo de Cruceros es una actividad sustentable? Caso de estudio: Ushuaia, Tierra del Fuego* [Tesis de grado, Universidad Nacional de la Plata].

Recuperado de: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/140419>

Batthyány, K., Cabrera, M., (2011). *Metodología de la investigación en ciencias sociales: apuntes para un curso inicial*. Udelar. CSE.

Brida, J.G. and Zapata, S., (2010). Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts, *Int. J. Leisure and Tourism Marketing*, Vol. 1, No. 3, pp,205-226.

Brida, J.G., Bukstein, D., Garrido, N., Teald, E. y Zapata, S. (2010). Impactos económicos del turismo de cruceros. *Estudios y perspectivas en Turismo*. Vol. 19, pp,607-634.

Patiño, C., López, A., Lois, C. (2023). Tendencias recientes del turismo de cruceros en el Atlántico Occidental Ibérico, un estudio de caso.

Navarro, H. (2005). *Manual para la evaluación de impacto de proyectos y programas de lucha contra la pobreza*, CEPAL.

Bentancourt, R., Crahan, M, Castro Mariño, S., (2018). *Donald J. Trump y las relaciones Cuba-Estados Unidos en la encrucijada*. Sección: *Turismo de cruceros: oportunidades y amenazas para Cuba*. Vol 1, pp, 357-359

- Cruise Lines International Association Brasil. (2017). Cruise industry, Economic Impacts in Brazil. CLIA. https://www.abremar.com.br/down/Cruises_2017_English_WEB_v2.pdf
- Cruise Lines International Association. (2022a). Overview Global. Recuperado de: <https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/2022-1r-clia-001-overview-global-final.ashx>
- Cruise Lines International Association Brasil. (2022b). Cruise industry, Profile study and economic impacts of the cruise industry in Brazil. CLIA. <https://abremar.com.br/wp-content/uploads/EIS-CLIA-BRAZIL-2021.2022-SEASON-INTERNET-COMPACT-VERSION.pdf>
- Cruise Lines International Association. (2022c, octubre 19). La industria de cruceros muestra su compromiso para llegar a cero emisiones netas de carbono a nivel global para 2050. CLIA. Recuperado de: <https://cruising.org/en/news-and-research/press-room/2022/october/la-industria-de-cruceros-muestra-su-compromiso-para-llegar-a-cero-emisiones-netas-de-carbono-a-nivel>
- Cruise Lines International Association. (2023a). State of the Cruise Industry Report. Recuperado de: <https://cruising.org/en/news-and-research/research/2023/march/2023-state-of-the-cruise-industry-report>
- Cruise Lines International Association. (2023b). Charting the Future of Sustainable Cruise Travel. Recuperado de: https://cruising.org/-/media/CLIA-Media/StratCom/Charting-the-Future-of-Sustainable-Cruise-Travel_1115_Oct-2023
- Fassio, A., Pascual, L., y Suárez, F. M. (2002). *Introducción a la metodología de la investigación: Aplicada al saber administrativo y el análisis organizacional*. Buenos Aires: Ediciones Cooperativas.

- Fernández, R. (2012). Lo que hunden mientras flotan. Auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización (2da parte). *Alba Sud, Colección Opiniones en Desarrollo - Programa Turismo Responsable*, Artículo N° 14.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2014). *Metodología de la investigación* (6° ed.). México: McGraw Hill Interamericana Editores S.A. de C.V. .
- Infonegocios (2010, agosto 26). Muelle de Cruceros de la Pastora crecerá 53% la próxima temporada. *Infonegocios*. <https://infonegocios.biz/nota-principal/muelle-de-cruceros-de-la-pastora-crecera-53-en-proxima-temporada>
- Klein, R. A. (2009). Keeping the Cruise Tourism Responsible: The Challenge for Ports to Mantein High Self Esteem. *Presented at International Conference for Responsible Tourism in Destinations, Belmopan, october 22, 2009*.
- Klein, R.A. (2011). Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability. *Journal of Hospiality and Tourism Managment*,18, 107-116.
- Lozano, J. (2020). *Impacto del Turismo de cruceros en la ciudad de Valencia*. [Tesis de grado, Universidad Politécnica de Valencia] Recuperado de: <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/152218/Lozano%20-%20IMPACTO%20DEL%20TURISMO%20DE%20CRUCEROS%20EN%20LA%20CIUDAD%20DE%20VALENCIA..pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Marradi, A., Archeneti, N., Piovani, J. (2007). *Metodología de las Ciencias Sociales*. Buenos Aires, Argentina: Emece.
- Martínez, J. (2011). Métodos de Investigación Cualitativa. *Revista Silogismos. Silogismos de investigación*, Volumen (08).

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (s.f). *Puertos deportivos del Uruguay, Maldonado*.

Recuperado de: <https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/sites/ministerio-transporte-obras-publicas/files/documentos/publicaciones/Punta%20del%20Este.pdf>

Ministerio de Turismo. (s.f). Datos estadísticos temporada de cruceros.

<https://www.gub.uy/ministerio-turismo/datos-y-estadisticas/estadisticas/>

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. (2023). *Estructura del*

Organismo. Recuperado de: <https://www.gub.uy/ministerio-vivienda-ordenamiento-territorial/institucional/estructura-del-organismo/direccion-nacional-medio-ambiente>

Oceana. (2004). Reporte Contaminación por Cruceros. *Oceana*. Recuperado de:

<https://oceana.org/reports/contaminacion-por-cruceros/>

Observatorio Territorio Nacional – Oficina de Planeamiento y Presupuesto. Perfil municipal

Punta del Este. <https://otu.opp.gub.uy/perfiles/maldonado/punta-del-este>

Pereira, A. (2023, junio 17) ¿Piriápolis o Punta del Este? Las opciones que se manejan para un puerto de cruceros. *El Observador*.

<https://www.elobservador.com.uy/nota/piriapolis-o-punta-del-este-las-opciones-que-se-manejan-para-un-puerto-de-cruceros-2023616940>

Panadès-Estruch, L. (2020). Construcción de instalaciones de atraque para cruceros en las

Islas Caimán: un drama inacabado en tres actos. *Estudios del Caribe*, 47,

<https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.19612>

Puerto Valparaíso (2022, junio 17). Puerto Valparaíso proyecta más de 30 cruceros para la

temporada 2022 – 2023. *Puerto Valparaíso*. <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto-valparaiso-proyecta-mas-de-30-cruceros-para-la-temporada-2022-2023>

- Resen, T., Pradipta, A. & Ramadhani, I. (2021). Flags of Convenience in Cruise Tourism: Is It an Opportunity or an Exploitation of Developing Countries?. *Soshum: Jurnal Sosial Dan Humaniora*, 11(1), 88-99. doi:10.31940/soshum.v11i1.2146
- Schoeman, Renée & Patterson, Claire & Plon, Stephanie. (2020). A Global Review of Vessel Collisions With Marine Animals. Recuperado de: <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fmars.2020.00292/full>
- Siqueira, V. & Szasz, M. (2010). *Efectos económicos de la existencia de puertos libre en Uruguay* [Trabajo monográfico, Universidad de la República]
- UNWTO (2020, noviembre 05). Comunicado de prensa. UNWTO. <https://www.unwto.org/es/news/la-omt-y-omi-emiten-una-declaracion-conjunta-en-apoyo-a-la-reanudacion-segura-de-las-operaciones-de-crucero>
- UNWTO (2023, enero 17). El turismo va camino de recuperar los niveles prepandémicos en algunas regiones en 2023. UNWTO. <https://www.unwto.org/es/news/el-turismo-va-camino-de-recuperar-los-niveles-prepandemicos-en-algunas-regiones-en-2023>
- UNWTO. (2023). International tourist arrivals data. UNWTO.
- UNWTO (2023). Dashboard de datos turísticos de UNWTO. <https://www.unwto.org/es/datos-turismo/resultados-turisticos-globales-regionales>
- Valcarce, L. (2022). *Modelización dinámica de la gestión del puerto de cruceros: La influencia de variables sociodemográficas*. [Tesis doctoral, Universidad de Málaga]. Recuperado de: https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/26029/TD_VALCARCE_RUIZ_Lucia.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Vieytes, R. (2009). *Campos de aplicación y decisiones de diseño en la investigación cualitativa*.

Merlino, A., Ed., *Investigación Cualitativa en Ciencias Sociales*, Cengage Learning,

Argentina, 43-84. Recuperado:

<https://metodouces.files.wordpress.com/2016/08/vieytes-2009-campos-de-aplicacion.pdf>

Wozniak, David & Macneill, Tim. (2018). The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*. 66. 10.1016/j.tourman.2017.11.002.

Anexos

Anexo 1:

Fecha	Avg_Gasto_Pax
Dic-22	45
Ene-23	48
Feb-23	40
Mar-23	31

41

Gasto promedio por turista descendido en dólares americanos. Temporada 2022-23 en el puerto de Punta del Este. Fuente: Encuestas realizadas por el MINTUR.

Anexo 2:

Detalle de entrevistados y participante del IX Encuentro Regional de Cruceros:

- Ministerio de Turismo - Encargada de Cruceros - Sra. Soledad Viera
- Intendencia de Maldonado – Encargada de Cruceros en Maldonado – Sra. Ana Laura Acosta
- Puerto de Punta del Este - Carlos Ferreira - Jefe del puerto de Punta del Este – Sr. Carlos Ferreira
- Costa Cruceros - Presidente para América Central y América del Sur – Sr. Darío Rustico.
- MSC Cruceros - Gerente de Operaciones - Ruben Belaza y Gerente de Ventas para Argentina y Latinoamérica - Pablo Laudonia.
- Corporación de Puertos del Cono Sur - Presidente Sr. Enrique Runin
- Cruise Lines International Association - Clia Brasil - Director Ejecutivo Marco Ferraz

- Asociación Nacional de Puertos - Jefa de la División Puertos Deportivos – Sra. Sandra McGaw
- Dirección Nacional de Hidrografía - Director Marcos Paolini
- Intendencia de Maldonado - Director de Turismo – Sr. Martín Laventure
- Buemes DMC Uruguay - Gerente DMC - Sr. Juan Abude
- Liga Punta del Este - Coordinadora General – Geraldine Manzione

Anexo 3:

MODELO DE ENTREVISTA

Ocupación:

- Institución que representa y rol que ocupa
- Relación con la industria de cruceros

Industria de Cruceros:

- ¿Cuál es la importancia del turismo de cruceros para el país? Expectativas para los próximos años.
- En cuanto a la competencia entre puertos de cruceros:
 - o ¿Cuáles son los puertos competencia de Uruguay (tanto Montevideo como Punta del este)?
 - o ¿Los puertos trabajan en conjunto para negociar con las compañías de cruceros? ¿Qué tipo de acuerdos se manejan, son a largo plazo?
- Desde el punto de vista comercial, se apuesta a que el crucerista gaste en esa visita o se trata de incentivarlo a que vuelva a visitar el destino en otra ocasión.
- Cuando el crucerista se baja, que tipo de actividades y servicios le son brindados. ¿Cuáles son los principales operadores en brindarlas? ¿Cuáles son las diferencias entre Montevideo y Punta del este a nivel proveedores?

Construcción del Puerto en Punta del Este:

- ¿Qué impactos crees que tendría este proyecto si lo miramos desde diferentes puntos de vista, económico, social, ambiental?
 - o **Económico:** variación de la cantidad de cruceros que recibe el destino, pago de cruceros al puerto por llegada, servicios que brinde, gasto promedio de los turistas, operadores locales.
 - o **Social:** relación turista-residentes. Postura de organizaciones sociales de Punta del Este.
 - o **Ambiental:** evaluación de la contaminación ambiental, contaminación del agua, aire, residuos, impacto de la construcción de un muelle.

A los actores del puerto e instituciones de turismo:

Situación actual del puerto de punta del este:

- ¿Dónde se detienen los barcos?
- ¿Como es la operativa de los Tenders? ¿Qué funciones cumple el puerto?
- ¿Qué empresas de cruceros llegan al destino?

- Basándonos en notas de prensa se está manejando de la posibilidad de realizar una obra en el puerto para poder recibir en puerto a cruceros de gran porte:
 - ¿Hay alguna propuesta formal presentada?
 - ¿Cuáles serían las condiciones de financiamiento? ¿Se evalúa una inversión público-privada?
 - ¿Cuál es la capacidad que se obtendría?
 - ¿Cuáles son las posibles ubicaciones para el proyecto?
 - ¿Existen otras alternativas para mejorar la operativa de cruceros que no sea exclusivamente la construcción de nuevo puerto?
 - ¿Existe la posibilidad de posicionar Piriápolis para este proyecto? En el entendido que Punta del Este es el principal destino turístico:
 - a. ¿Cuáles son las diferencias entre ambos destinos en cuanto a impactos ambientales?
 - b. ¿Se intenta posicionar Piriápolis como destino de cruceros o hay otra razón?
 - c. ¿En qué etapa se está?

- ¿El puerto de Punta del Este recibe un ingreso por la llegada de los cruceros? ¿El pago es menor por cause de no contar con un muelle?

- ¿Cuáles son las regulaciones ambientales que hoy rigen a los cruceros que llegan a nuestro país? ¿Quiénes son los encargados de la regulación? ¿Se cuentan con recursos para el control? ¿Existen antecedentes de multas o sanciones a navieras?

A los actores universitarios:

- ¿Se ha realizado un trabajo sobre los posibles impactos ambientales y sociales que puede llegar a tener el proyecto en el balneario?