



www.eumed.net/rev/turydes/

Vol 2, Nº 6 (noviembre/novembro 2009)

ACONTECER DEL TURISMO DE CRUCEROS EN CUBA Y SUS POTENCIALIDADES PARA EL MERCADO NORTEAMERICANO

Loileth Fernández Duménigo

Facultad de Turismo

Universidad de la Habana

loileth@gmail.com

Resumen

El turismo de crucero es la modalidad turística de más rápido crecimiento en el mercado de viajes de placer. Históricamente, el Caribe ha estado posicionado entre los destinos de preferencia para los cruceros. Cuba, presenta condiciones objetivas favorables para el desarrollo de esta modalidad. Desde sus inicios en la modalidad hasta la actualidad, y a pesar de los desafíos que ha tenido que enfrentar, el archipiélago cubano ha sido beneficiado con el crucerismo. El desarrollo del crucerismo en el país esta limitado por regulaciones y leyes del Gobierno de los Estados Unidos. De existir cambios en dichas restricciones, se lograrán altos beneficios para ambos países y la modalidad en general.

El turismo de crucero es la modalidad turística de más rápido crecimiento en el mercado de viajes de placer, con un crecimiento promedio anual entre 8 y 10%¹, duplicando el ritmo de desarrollo del turismo de estancia. Históricamente, el Caribe ha estado posicionado entre los destinos de preferencia para los cruceros.

Según el resumen del desarrollo del crucerismo emitido por la Florida Caribbean Cruise Association (FCCA) en julio del 2007, el Caribe representa aproximadamente el 48% de los itinerarios a nivel mundial. De la gran demanda, el 85% se concentra en 12 grandes empresas que integran la asociación denominada FCCA (Florida-Caribbean Cruise Association) controlando el 95% del mercado norteamericano y el 85% del mercado mundial².

Durante el 2007 y el 2008, los principales destinos de cruceros dentro del Caribe fueron: Bahamas, Islas Caimán, Cozumel (México), Jamaica, Puerto Rico, San Martín, e Islas Vírgenes. De todos ellos, el que mayor número de pasajeros de cruceros recibió durante el pasado año fue Cozumel, con una cifra de 2 569 433 de cruceristas, lo que representa un incremento del 3.3 % respecto al 2007. Otro destino con gran número de llegadas en el 2008 fue Bahamas con 2 527 359, sin embargo, esta cifra representa un decrecimiento del 4.5 % respecto al 2007³.

Los actuales itinerarios en el área hacen escalas puntuales en 4 o 5 países. Según informe de la CTO del año 2008, los destinos participantes en este año incluyeron a: Antigua, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Islas Caimán, Cartagena-Colombia, Costa Maya-México, Cozumel-México, Curazao, Dominica, Granada, Cayo Hueso-Florida, Martinica, San Juan-Puerto Rico, St. Kitts, Santa Lucía, St. Martín e Islas Vírgenes Estadounidenses.

¹ Florida Caribbean Cruise Association. (FCCA) 2007. "Resumen de la industria de cruceros 2007". Disponible en: <http://www.f-cca.com/research.html>.

² Informe resumen de la actividad de cruceros. FCCA. Julio, 2007. Consultado en <http://www.fcca.com/research.html>.

³ Documento resumen de las últimas estadísticas de turismo. (CTO) Las llegadas de pasajeros de cruceros 2007 y 2008. Actualizado el 6 de marzo del 2009. Consultado en <http://translate.google.com/translate?client=tmpg&hl=es&u=http%3A%2F%2Fwww.onecaribbean.org%2Fstatistics%2Fannualoverview%2F&langpair=en|es>.

El hecho de que el Caribe se haya mantenido como el destino de preferencia para los cruceros se debe, en gran medida, a sus recursos naturales. Las islas que conforman el área ofrecen un clima cálido durante casi todo el año, con playas y una naturaleza privilegiada, adaptable a una amplia gama de actividades recreativas y posibilidades diversas de disfrute de excursiones para los cruceristas. El Caribe rompe con la estacionalidad que presentan los demás destinos, la demanda se mantiene lineal durante todo el año, pues todo el año, tiene las mismas condiciones climáticas, a diferencia de Alaska que solo tiene gran demanda en el verano o el Mediterráneo y goza de aceptación en el mercado europeo pero también en verano.

Los tres itinerarios básicos de los barcos cruceros en la región son: Caribe occidental, Caribe oriental y Caribe sur. El Caribe occidental representa un 50% de los itinerarios totales en el área, sus rutas tienen como puertos madres los estadounidenses del sur, especialmente los de La Florida.

Desempeño del Turismo de cruceros en Cuba

El Crucerismo en Cuba reapareció durante el período especial en el año 1993, en un momento donde el turismo era retomado como alternativa económica. Desde la fecha hasta la actualidad, básicamente, el mercado europeo es con el que ha operado nuestro país, a diferencia del mercado norteamericano, que no ha podido ser considerado por regulaciones y leyes implantadas por el gobierno de EE.UU. Además de la imposición del bloqueo económico, la llamada Ley Torricelli, sanciona a los buques de cualquier nacionalidad que arriben a puertos cubanos a no tocar radas de los Estados Unidos por 180 días, priva a Cuba del tráfico de cruceros en la región, basificados en La Florida, al que se le suman las compañías que puedan tener intereses norteamericanos.

Con la participación solamente del mercado europeo, se logró el crecimiento de la actividad de cruceros en la isla entre los años 1998 y 2005. Tanto las cifras de arribos recibidos como la profesionalidad en la atención a los cruceristas, barcos y tripulaciones demuestran la capacidad de Cuba para insertarse en la industria, a partir de un mercado casi marginal, que geográficamente no es su natural.

Entre los años 1995 y el 2005, se dieron importantes pasos en Cuba acondicionando la infraestructura portuaria, atrayendo importantes compañías europeas, comercializando las operaciones de cruceros en varios destinos de la isla destacándose La Habana, Santiago de Cuba e Isla de la Juventud como puertos y/o puntos de atraque, en conjunto con importantes entidades receptoras de Turismo. Durante este período, trabajaron fundamentalmente la empresa mixta Silares Terminales del Caribe— Cubanco S.A que operó en el país, Ministerio de Transporte, el Instituto de la Aeronáutica Civil de Cuba y las empresas Cubatur, Cubanacán y otros receptivos que tuvieron a su cargo la atención general a los visitantes, ofreciendo programas variados de excursiones y visitas a sitios de interés histórico, cultural, natural y recreativo.

En el año 2001, el incipiente turismo de cruceros cubano se vio afectado cuando muchas de las frágiles compañías que operaban en aquel momento en el país, quebraron luego de los sucesos del 11 de septiembre; sin embargo para el año 2002 se produjo cierta recuperación produciéndose 60 escalas de cruceros con 45.000 pasajeros⁴ gracias a la participación de compañías con buques de capacidad mayor como la griega Sun Cruises con el buque SunBird de 1.200 capacidades o la Seeturs alemana con la embarcación A´Rosa Blu, de 1.700 capacidades, también realizó escalas en Santiago de Cuba el buque Mistral para 1.200 pasajeros de la compañía italiana Festival, todos anclando en más de un puerto cubano y realizando escalas en otros destinos del Caribe.

El barco de la Compañía italiana Festival se mantuvo realizando escalas hasta el 2004. Se debe destacar en ese mismo año el arribo a puerto de la embarcación European Vision de la misma Compañía, una de las más grandes de su tipo en aquel entonces con capacidad para 1.890 pasajeros.

En Diciembre del 2004 la compañía española Pullmantur Cruises comenzó sus operaciones en la isla con el buque Holiday Dream de 1.047 pasajeros de capacidad, usando a La Habana como puerto madre. A partir de ese momento, el aumento de la gestión y operación de barcos cruceros se reflejó en los arribos de turistas por diferentes puertos nacionales a la isla, los cuales alcanzaron la cifra

⁴ Informe resumen sobre cruceros. (Ministerio del transporte) 2004.

record de 90.000 cruceristas. Según cifras facilitadas por el Ministerio de Transporte cubano, el gasto promedio en tierra por crucerista en el país fue de 158.00 dólares por día de escala, de los cuales el 60% se realizó en tierra, a esto se le debe agregar un promedio de gasto por tripulación de 72 dólares por escala.¹⁷ Cuba se convirtió en puerto madre para la compañía Pullmantur, la embarcación hacía escala en tres puntos alrededor de la isla: La Habana, Cienfuegos e Isla de la Juventud, a la cual, la Compañía, llamó comercialmente "Isla Paraíso".

Pullmantur, a pesar de ser una compañía joven en el negocio de los cruceros comercializó en Cuba tres de sus fortalezas como compañía:

- Utilizar su línea aérea Pullmantur Air.
- Tener la posibilidad de utilizar La Habana como puerto madre.
- Vender, a través de su red de agencias de viaje, estancias pre y post cruceros en hoteles de Ciudad de La Habana y Varadero. Aproximadamente el 20% de los cruceristas hacían estancias en tierra.

Dicha estrategia le permitía a los pasajeros extender su estancia y conocer mejor la capital cubana y otras localidades cercanas de interés, como es el caso de la occidental provincia de Pinar del Río que posee una variada naturaleza caracterizada por mogotes, cultivos del mejor tabaco del mundo y reservas ecológicas, o el balneario de Varadero.

De esa forma se pudo combinar el itinerario del Holiday Dream durante una semana, con otros siete días en un hotel cubano para de allí emprender el descubrimiento de otros muchos rincones de belleza incomparable. La operación iniciada con turistas españoles se amplió en diciembre con la llegada a La Habana de aeronaves de Pullmantur desde Sao Paulo y Ciudad de México llenas de vacacionistas brasileros y mexicanos para abordar el Holiday Dream.

Durante estos años de operación, las opcionales a los cruceristas en los diferentes puntos del país han sido bien aceptadas, de tal manera, el 82% de los cruceristas que visitaron Santiago de Cuba durante el año 2003 realizaron una excursión con un grado de aceptación de un 92%.

Durante el año 2003, según declaraciones ofrecidas por Gianluca Suprani, director de Silares en ese entonces, se registró un gasto promedio por pasajero de cruceros que llegaron al país de 158 dólares diarios y en el caso de los tripulantes de 72 dólares.

Esa cifra muestra primeramente, la exclusividad de Cuba como destino turístico y en segundo lugar que el negocio de los cruceros se puede convertir en un agregado altamente rentable del turismo cubano y uno de los mayores gastos en tierra. Si se tiene en cuenta que el tiempo de desarrollo de este producto en la isla es poco, y que éste se ha desarrollado básicamente a partir de un mercado marginal, es notable este ingreso.

Actualmente el Pax Fee que aplican las terminales cubanas a los barcos cruceros se puede considerar alto dentro del Caribe, alcanzando los 15 USD por arribo de cruceristas en la Terminal de Cruceros de La Habana. Durante el 2005, se registró el record de 102.440 arribos de cruceristas a nivel nacional, cifra que posibilitó que se generaran al país 1.145.366 USD por concepto de Pax Fee.

Según datos aportados por especialistas del Ministerio de Turismo en el año 2005 la actividad de cruceros generó ingresos del orden de 1.900.000 USD a través de los puertos a la vez que los costos de estos servicios están en el entorno de 1.000.000 de dólares.

Cuba mantuvo un contrato hasta octubre del año 2006 con la compañía Pullmantur Cruises, y fue la embarcación Holliday Dream la última que ha operado con puerto madre en Cuba. La adquisición de las acciones de la compañía por parte de una compañía norteamericana (Royal Caribbean) y la aplicación de la Ley Helms-Burton, ha impedido que siga atracando cada fin de semana, como hacía hasta octubre de 2006, el Holiday Dreams, lo que ha implicado perder las visitas de más de 12.000 cruceristas.”

Actualmente se realizan escalas puntuales en diferentes puertos del país. No obstante, embarcaciones de otras compañías europeas como la Black Prince, Delphin, Humboldt o la Breamar, continúan realizando escalas eventuales en nuestros puertos. A continuación se muestra una tabla resumen de las escalas de cruceros y el número de cruceristas que visitaron Cuba en el período 200-2007.

Tabla 1: Escala de cruceros y crucerista que visitaron Cuba. 2000-2007

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Escalas	154	250	49	56	44	122	100	23
Pax	66 363	75 274	45 640	42 273	32 449	102 440	92 236	923
Esc/Pax	431	301	931	755	737	840	11 416	496

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos en informes internos del MITRANS.

Potencialidad del mercado norteamericano para la modalidad Turismo de Cruceros en Cuba

Las relaciones Cuba–Estados Unidos imposibilitan el desarrollo de cruceros entre los dos países. Para analizar las potencialidades de Cuba frente a la industria de cruceros de los Estados Unidos es necesario citar algunas ideas a partir de la posibilidad de ser levantadas las restricciones y autorizar operaciones comerciales que incluyan a las compañías navieras estadounidenses:

- Solo por su posición geográfica, Cuba tiene grandes potencialidades de convertirse en el destino número uno del turismo norteamericano.
- Se puede afirmar que la industria turística norteamericana conoce muy bien las potencialidades del mercado cubano partiendo de varios estudios elaborados por universidades, consultores, agencias gubernamentales y asociaciones de agentes de viaje; además reconoce la capacidad de las autoridades cubanas de imponer su estrategia negociadora; por tal motivo dichos estudios parten de la perspectiva de insertarse ajustándose a las condiciones de Cuba en la entrada de los cruceros a sus puertos.

Según un informe de U.S. Trade Commission, unos 480.000 cruceristas podrían visitar Cuba una vez rectificadas la absurda política del gobierno de EE.UU⁵. Estas

⁵ U.S. International Trade Commission (2007): "U.S. Agricultural Sales to Cuba: Certain Economic Effects of U.S. Restrictions". *Investigation No. 332-489*. Original Documents USICT-3932. 180 pages. July, 2007. Washington, D.C.

cifras coinciden con los trabajos y pronósticos elaborados por el Ministerio de Turismo de Cuba⁶.

Teniendo en cuenta la posible demanda y con el fin de poder satisfacer dicha cantidad de arribos se han contemplado condiciones de atraque para ocho a diez naves simultáneamente. En el puerto de la Habana se han localizado de 5 a 6 puntos de atraque para embarcaciones de 1800 a 3600 pasajeros que en su conjunto aportarían a la isla de 10 000 a 15 000 pasajeros -3 millones anuales. Se utilizarían los puertos de Mariel y Matanzas como puertos complementarios así como, los de Santiago de Cuba y Cienfuegos.

Durante la década del '50 Cuba recibía un promedio del 21% del turismo norteamericano que visitaba el Caribe. Si Cuba lograra recuperar esa cantidad total de arribos, entonces, esa cifra se movería en un rango entre 3,7 y 4,3 millones de arribos anuales. En un plazo de cinco años, los Estados Unidos podrían ocupar el 70% de los arribos de turistas a la isla, cifra que es ligeramente inferior a la de turistas del mismo origen que visita al Caribe.

En el año 2002, los académicos norteamericanos Ed Sanders y Patrick Long del Centro para el Turismo Sustentable de la Universidad de Colorado presentaron un estudio titulado "Economic Benefits to the United States from Lifting the Ban on Travel to Cuba" en el cual se plasman las posibilidades de inserción de la industria turística norteamericana en Cuba en tres escenarios diferentes. Partiendo de tres escenarios hipotéticos se realiza un análisis encaminado a demostrar el alto potencial de nuestro país para el desarrollo del crucerismo, así como, de la posición ventajosa con que cuenta Cuba en un supuesto escenario de negociación. Escenario 1: El gobierno norteamericano permite los viajes de ciudadanos norteamericanos a Cuba, pero mantiene el resto de las restricciones.

Escenario 2: El gobierno de los Estados Unidos permite a las compañías de viaje transportar pasajeros a Cuba pero mantienen el bloqueo al comercio y las inversiones norteamericanas en el país.

Escenario 3: Levantamiento total del embargo a Cuba.

⁶Comunicación personal del profesor J.L. Perelló (2008), acerca de informes de M.A. Figueras , asesor del Ministro de Turismo.

Los tres escenarios provocarían, de una manera u otra, ventajas para el país. El escenario 1 permite a los ciudadanos norteamericanos viajar a Cuba, sin embargo, al mantenerse el resto de las restricciones (a líneas aéreas, tour operadores, cruceros, ferries) obligaría a los turistas realizar los viajes por terceros países, lo que reduciría el potencial de flujo de turistas a Cuba.

Por su parte, el escenario 2 le permite a las compañías norteamericanas, agentes de viaje y armadoras transportar pasajeros a Cuba, sin embargo, esta situación no sería tampoco el óptimo puesto que dichas empresas tendrían que apelar a contrapartes no norteamericanas en operaciones portuarias y aeroportuarias, apoyo logístico, y tour operadores in situ. Tampoco habría la posibilidad de ofertar contratos para gestión o asesorías al mercado cubano.

La variante 3 sería el escenario ideal para la industria turística norteamericana pues, explotaría al máximo su potencial económico; cualquier compañía norteamericana sería libre para invertir en Cuba, incluida la construcción de hoteles y la promoción de viajes al país. Este escenario es poco probable ya que implica la aplicación de medidas políticas desde Washington encaminadas a destruir la Revolución.

Partiendo de la descripción de los dos primeros escenarios, se muestran a continuación estimados de la cantidad de arribos a Cuba:

Escenario 1: El estimado que recibiría Cuba es de 600 000 norteamericanos en el primer año y 1,7 millones en el quinto año. Estas cifras se basan en la significativa reducción del flujo de turistas que significaría en tiempo y dinero adicional realizar los viajes por un tercer país, lo que desalentaría a parte de los viajeros norteamericanos a visitar la isla.

Escenario 2: Se estima que el total de turistas norteamericanos que visitarían la isla serían 950 000 en el primer año y 2,7 millones al quinto año. En este caso el elemento que no permite alcanzar la cifra de un millón en el primer año es el perfil de una parte sustancial del turista norteamericano que exige hospedarse exclusivamente en hoteles de estándar reconocido y requiere solamente los servicios de restaurantes, rentadoras de autos o tour operadores con estándares de ese país.

Para la industria turística norteamericana la posibilidad de actuar en el mercado cubano sin restricciones representaría un potencial enorme generando ingresos multimillonarios, cercanos a los 1.972 millones de dólares y alrededor de 12.180 puestos de trabajo en actividades directas e indirectas relacionadas al sector.

Uno de los temas más recurridos por los especialistas norteamericanos en la perspectiva de una futura incursión de sus cruceros en Cuba es el de las tarifas por desembarco de pasajeros o pax fee dada la competencia que puede generar la alta demanda que podrían alcanzar los puertos cubanos. Aunque es difícil de precisar, para los puertos del Caribe, la cifra se mueve entre los 10 y 25 USD aproximadamente por pasajero en embarque, desembarque y tránsito, existiendo algunos casos como Panamá que paga a las compañías de cruceros entre 8 y 12 USD por pasajero que se mueva en sus puertos.

En un informe del Ministerio de Transporte sobre las afectaciones del bloqueo de los Estados Unidos se señala:

“Esta actividad, sufrió durante el período analizado las siguientes afectaciones. Los buques cruceros que operan teniendo como “Puerto Madre” la Florida (Miami, Fort Lauderdale, Cabo Cañaveral y Tampa) no incluyen puertos cubanos en sus recorridos semanales. Dichas empresas en el período que se analiza, pudieron haber recibido 625 arribos de buques adicionales, calculados a unos 12 buques cruceros semanales y 500 000 pasajeros, lo que representan ingresos dejados de percibir por concepto de muellaje, equivalentes a 918,8 MUSD y por concepto de Pax Fee, calculado a 15.00 USD por pax, una cifra equivalente a 7 500,0 MUSD”.

Este análisis nos lleva a asegurar que de acceder al mercado mundial de cruceros, especialmente La Florida, por la situación geográfica de Cuba para ese mercado y el alto atractivo de nuestro país como destino turístico no importa cuan alto se pueda elevar el pax fee al desembarco de los cruceristas, muchas compañías estarán dispuestas a pagarlo. A diferencia de otros destinos del Caribe donde apelan al rejuego y la especulación con las tarifas portuarias con el objetivo de atraer a las compañías,

Cuba podría incluso usar los pax fee como un elemento regulador a la entrada de cruceros en sus puertos.

Recientemente, la Cruise Critic lanzó en Internet una encuesta en la que se evaluaban las intenciones, de los que navegaban en su página, de viajar a Cuba una vez levantadas las restricciones. De un total de 567.983 encuestados, aproximadamente el 48% era residente en EE. UU. Ante tal interrogante el 53% del total afirmó que siempre había anhelado viajar en un crucero que recorriera el archipiélago mientras que el 24% contestó que no le interesaba.

Las líneas de Cruceros que dan servicios al turismo norteamericanos podrían estar asentándose en Cuba dentro de pocos meses, de tener éxito los esfuerzos de los legisladores norteamericanos. Al menos es lo que se comenta por los observadores de ese mercado, tales como Robin Farley, de UBS, quien hace notar que líneas principales como Carnival están listas para llegar a Cuba de levantarse el embargo sobre la isla caribeña.

“Cuba representaría un nuevo itinerario con un significativo porcentaje en la demanda de los turistas norteamericanos”, añadió Farley. A sólo 230 millas de Miami, la mas grande de las islas del Caribe “ha estado durante largo tiempo en el cruce de caminos de las líneas norteamericanas de cruceros”.

Existe un evidente interés no sólo del mercado norteamericano en general, sino también por parte de la industria turística norteamericana por el destino cubano. Para los académicos norteamericanos que estudian el tema queda claro que la inserción de la industria norteamericana de cruceros en nuestro país será exitosa en la medida en que ellos puedan ajustarse a la política negociadora de las autoridades cubanas y de ninguna manera podrán imponer sus condiciones como sucede con otros Estados del Caribe.

Conclusiones

El turismo de cruceros ha alcanzado, desde su surgimiento, un notable desarrollo en el mercado de viajes de placer. Una de las regiones del mundo que ha mostrado un desempeño rápido y exitoso de esta modalidad es, precisamente, el espacio geoturístico al cual Cuba está incluido: el Caribe. Cuba posee una posición geoestratégica privilegiada, sin embargo esta modalidad se ha visto limitada en su desarrollo producto de las restricciones impuestas por las administraciones, de turno, en el gobierno de Estados Unidos. El crucerismo, ha sido estudiado asiduamente por organizaciones y compañías norteamericanas, conociendo las ventajas que el destino Cuba presenta para la inclusión de sus puertos a los itinerarios de las líneas de cruceros que, en cifra ascendente, dominan los mares de la subregión.

Bibliografía

1. Alfonso, Gladis (2003): Consideraciones sobre la Competitividad del Destino Turístico Cuba en el Caribe. Monografía. (41 Págs.) Instituto Nacional de Investigaciones Económicas INIE. Octubre. La Habana.
2. Asociación de Estados del Caribe. (2006). Informe de Relatoría. Primera Reunión
3. Preparatoria de la Reunión de Ministros de Turismo del Gran Caribe. Puerto
4. España. Trinidad&Tobago, 4 de abril de 2006.
5. Ayala Castro, H. (2002): Turismo en Cuba y el Caribe. Ponencia presentada en VII Evento Turístico Benidorm 2002, 6-8 de noviembre. España.
6. Belize Tourist Board (2005). Tourism & Travel Statistics, 2004. Belize Tourism Board. Belize City Destinations Belize. Belice.
7. Butler, M. (1996). El Subsector de los cruceros turísticos. Ed. Deusto. Madrid.
8. Cartwright Roger y Baird Carol, (1999). The Development and Growth of the Cruise Industry, Butterworth, Heinemann, Woborn, MA. USA, First Edition.
9. Castejon, R y Charlier, J. (2000). El renacer de los cruceros: La mundialización de los negocios turísticos. Editorial Fundación Portuaria, Madrid, 2000.
10. Castro, Fidel (1993): Discurso pronunciado en la inauguración del Hotel Guitart Cayo Coco, el 12 noviembre de 1993. Año 35 de la Revolución.
11. Comercio Exterior Marítimo (2002). Turismo de cruceros. Una opción en alza, Informe, Pág. 70 a 80. Madrid, España.
12. Cruise Line International Association. The Overview Spring 2004. CLIA, 2005.
13. Cruise Industry News Annual (varios años). International Guide to Cruise Industry, Cruise Industry News, New York, NY. USA, Ediciones 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002.

14. CEPAL (2005). Issues and Challenges in Caribbean Cruise Ship Tourism. Report LC/-CAR-L.75. 21 December 2005.
15. Ernst & Young, Consultores (2001): Pronóstico del Desarrollo Turístico en Cuba en un Horizonte a Medio Plazo (año 2005) y a Largo Plazo (año 2010). Tomos I y II.
16. Investigación de Mercado para el MINTUR. Marzo.
17. Figueras, M. A. (2007): Impactos del Turismo en la Economía y Sociedad Cubana.
18. Documento Interno del MINTUR. (25 pags.) Septiembre. La Habana.
19. Florida-Caribbean Cruise Association (2007). The Economic Impact of the Passenger Cruise Industry on the Caribbean. Business Research & Economic Advisors. Pennsylvania, Julio del 2007.
20. G.P. Wild International Limited (Mayo, 1999). Maritime Tourism to the year 2004. Report. Londres. UK.
21. Giora, I. y Miller, L. (1999). Dictionary of the Cruise Industry, Seatrade Cruise Academy, Colchester CO1 1RB UK, First Edition.
22. Travel Industry Deals (2007). La Industria de Cruceros en el 2007. Disponible en: <http://www.travelmole.com>.
23. Documento resumen de las últimas estadísticas de turismo. (CTO) Marzo, 2009. Disponible en: <http://www.onecaribbean.org>.