

El lado oscuro del turismo de cruceros en Cozumel

The Dark Side of Cruise Tourism in Cozumel

Alejandro Palafox-Muñoz y Adrian Alejandro Vilchis-Onofre



Edición electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/16562>

ISSN: 1961-859X

Editor

Université des Antilles

Referencia electrónica

Alejandro Palafox-Muñoz y Adrian Alejandro Vilchis-Onofre, « El lado oscuro del turismo de cruceros en Cozumel », *Études caribéennes* [En línea], 43-44 | Août-Décembre 2019, Publicado el 10 octobre 2019, consultado el 24 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/16562>

Este documento fue generado automáticamente el 24 noviembre 2019.



Les contenus d'*Études caribéennes* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

El lado oscuro del turismo de cruceros en Cozumel

The Dark Side of Cruise Tourism in Cozumel

Alejandro Palafox-Muñoz y Adrian Alejandro Vilchis-Onofre

Introducción

- 1 En 1974 la Organización Internacional del Trabajo (OIT) utilizó por primera vez el término “precariedad laboral” para referirse a la inseguridad de un puesto de trabajo por inestabilidad de contrato o ausencia de éste (Barattini, 2009). Con el paso del modelo keynesiano al neoliberalismo el fenómeno se intensificó. Las reformas estructurales dieron lugar a salarios insuficientes para cubrir las necesidades básicas de los trabajadores, desaparición de seguridad social y prestaciones, así como expansión de la terciarización en forma de subcontratación; ante lo cual gran parte de la fuerza laboral se insertó en el sector informal, en el cual actualmente labora 61% de la población mundial (OIT, 2018).
- 2 Este problema se extiende a toda la región latinoamericana, ya que según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2017), el 42% de los trabajadores de los 18 países que la integran, perciben salarios inferiores al mínimo establecido en su nación, siendo los jóvenes, las mujeres y los pobladores rurales, los sectores más vulnerables a la precariedad laboral.
- 3 En México, el empleo precario funciona como una fachada para cubrir las cifras de desempleo, de manera que aunque las estadísticas muestran bajas tasas de población desocupada (3.6% al terminar el 2018) (INEGI, 2019), la mayor parte de dichos puestos presentan condiciones extremas: gente que trabaja menos de lo que quisiera, por razones ajenas a su voluntad y gente que trabaja más de 48 horas semanales percibiendo por ello salarios equivalentes a ocho dólares americanos (Martínez y Amador, 2018).

- 4 El turismo es una de las actividades económicas con mayor crecimiento en la actualidad, sin embargo lejos del ensueño y lujo que ofrecen los complejos hoteleros, las condiciones bajo las que son empleados los trabajadores, muestran una industria que se beneficia ampliamente con la precarización de su mano de obra, generando empleos sin garantías, basados en mano de obra poco calificada y procedente principalmente de países en desarrollo (Cañada, 2017a). Así mismo, el turismo aprovecha las lagunas legales existentes en los destinos para llevar al máximo sus ganancias, aunque esto implique consecuencias para el ambiente natural y/o social.
- 5 El presente artículo analiza la situación de precarización laboral en el turismo haciendo énfasis en el sector de los cruceros, tomando como caso de estudio la isla de Cozumel, en el Estado de Quintana Roo, México; la cual es el primer lugar a nivel mundial en llegadas de este tipo de embarcaciones, sin embargo las millonarias ganancias que la industria genera, no se ven reflejadas en las condiciones de vida de los trabajadores. El documento está conformado por tres apartados: en el primero se da un panorama general de la industria a partir de cifras que muestran su magnitud. El segundo apartado evidencia algunos de los impactos que generan los cruceros al ambiente y como a través de estrategias como las banderas de conveniencia evitan cumplir con las regulaciones más estrictas. El siguiente apartado se centra en las cifras de la industria en el caribe, para dar paso al análisis de la precarización laboral que genera en la Isla de Cozumel. En este apartado se insertan citas obtenidas de entrevistas a prestadores de servicios turísticos de Cozumel. Por último se presentan algunas reflexiones a modo de conclusión.

1. La industria de cruceros en cifras

- 6 A nivel mundial, el negocio de cruceros es controlado principalmente por 20 compañías navieras (OMT, 2008), concentradas en cuatro grupos: 1) *Carnival Corporation & PLC*, a la cual pertenecen: *Carnival Cruises* [25 barcos] *Princess Cruises* [18 barcos], *Holland America Line* [14 barcos], *Seabourn* [5 barcos], *Cunard* [3 barcos], *AIDA Cruises* [12 barcos], *Costa Cruises* [15 barcos], *P&O Cruises (UK)* [7 barcos], *P&O Cruises (Australia)* [5 barcos] (Carnival, 2019); 2) *Royal Caribbean* aglutina seis marcas: *Royal Caribbean International* [25 barcos], *Celebrity Cruises* [12 barcos], *Silversea Cruises* [9 barcos], *Tui Cruises* [7 barcos], *Pullmantur Cruceros* [4 barcos], *Azamara Club Cruises* [3 barcos] (Royal Caribbean, 2018); 3) *Norwegian Cruise Line* [17 barcos] (NCL, 2019); y 4) *MSC Cruises* [15 barcos] (MSC, 2019).
- 7 *Carnival* y sus marcas tienen 44.8 % de cuota del mercado, *Royal Caribbean* tiene 24.7%, *Norwegian Cruise Line* 8.9% y *MSC Cruises* tiene 6.4% (Cruz y Romero, 2015). En este sentido, Norteamérica representa el 80% del mercado mundial de pasajeros, seguido de los europeos y asiáticos (Asociación de Estados del Caribe, 2016). Los principales destinos de cruceros son: El Caribe (36%), el Mediterráneo (20%) y Europa (11%). La región del caribe está dividida en tres zonas: Este (Bahamas); Sur (Islas Vírgenes [EUA], San Martín, y Puerto Rico); y el Occidente, conformado por: Belice, Honduras, Islas Caimán, Jamaica, y en México, los puertos de Majahual, Puerto Progreso y Cozumel (Sosa y Martínez, 2016).
- 8 Sin duda, los cruceros turísticos son uno de los ámbitos de la actividad con mayor expansión, principalmente en el continente americano, desde su surgimiento a principios de los años 70 en Miami, Estados Unidos, se han propagado de manera

sostenida, alcanzando primero al Caribe y después al resto del mundo (OMT, 2008). Se trata de un segmento que va más allá de un medio de transporte de un punto a otro, los cruceros actualmente ofrecen recorridos tanto para quienes buscan destinos tradicionales de sol y playa, como para aquellos interesados en el turismo de aventura. El alcance de esta industria es tal, que durante el año 2006, su disponibilidad de camas era de 300,000 y equivalía a toda la capacidad hotelera del sudeste asiático. Por lo anterior, la Organización Mundial del Turismo (OMT) los considera resorts marinos, puesto que además de los servicios de hospedaje y alimentación, cuentan con una diversificada oferta de servicios complementarios al incorporar pistas de patinaje sobre hielo, centros comerciales, jardines, parques acuáticos, montañas rusas y espectáculos teatrales.

- 9 Durante los años 70 los cruceros recibieron medio millón de pasajeros, aumentando a 1.4 millones en los 80, y la siguiente década llegaron a 3.8 millones (Brida, etal, 2010). Para el año 2000 viajaron 7.2 millones y en 2010 la cantidad de excursionistas ascendió a 19.1 millones de personas, es decir que cada diez años se tiene un crecimiento del 100% en el número de pasajeros, por lo que la expectativa es que alcance los 30 millones para el año 2019 (Ver tabla 1) (CLIA, 2018a).

Tabla 1. Pasajeros anuales en cruceros

Año	Pasajeros de cruceros (millones)
2009	17.8
2010	19.1
2011	20.5
2012	20.9
2013	21.3
2014	22.34
2015	23.06
2016	25.2
2017	26.7
2018	28.2
2019	30 (proyectado)

Fuente: Elaboración propia con información de CLIA (2019).

- 10 De acuerdo con información de la *Cruise Line International Association* (CLIA, 2018), los cruceros tienen un impacto económico de \$126 billones de dólares americanos, de los cuales 32.6% representan los salarios del personal vinculado directamente a este tipo de turismo, lo que constituye 1.02 millones de empleos directos. El gasto de los cruceristas genera 18 billones de dólares por año y es considerado el segmento del turismo con

mayor tasa de crecimiento (7.4%), lo cual representa casi el doble del turismo internacional (Brida, et al, 2010).

- 11 Para el año 2019, se tiene previsto crecimiento récord en cuanto a la construcción de barcos, capacidad de pasajeros y marcas de cruceros. Durante dicho año entrarán en operaciones 24 nuevos barcos, entre los que se cuentan tanto megabarcos con capacidad para alrededor de 5,000 pasajeros, como barcos de expedición para 100 pasajeros. Participarán nuevas compañías como *Jalesh Cruises* y *China Travel Service*, quienes proveerán el servicio para la India y China respectivamente, los cuales tienen baja participación actualmente, pero que han proyectado convertirse en mercados importantes. Con la inclusión de los nuevos barcos, se prevé que en 2019 se realicen 42,488 atracos, lo que significa 7.5% más que en 2018 (Cruise Industry News, 2019).

2. La industria bajo el agua

- 12 De acuerdo con Wood (2000), los cruceros son la forma más globalizada del turismo, tanto por las características físicas de las embarcaciones, el conjunto de productos y servicios que ofrecen; como por las legislaciones bajo las cuales se rigen. Los cruceros tienen ventajas al competir con un resort tradicional, ya que pueden desplazarse de acuerdo a las condiciones climáticas y sociales, así como adecuarse a la temporalidad del fenómeno turístico (Clancy, 2008 y Klein, 2002 citados por Sosa & Martínez, 2016); no están obligados a cumplir con estrictas legislaciones laborales, ambientales y fiscales que otros servicios turísticos con base en países como Estados Unidos, Reino Unido o Alemania, puesto que las evaden empleando banderas de conveniencia, lo cual significa que si bien el centro de operaciones de las empresas al que se transfieren los mayores márgenes de ganancias están en un país central, el registro de los barcos y de la misma empresa pertenece a uno periférico, en el cual la legislación es más permisiva, lo que les permite saltar estrictas normas de operación que interfieran con sus ganancias. Por ejemplo, aunque opera desde Estados Unidos, *Carnival Cruises* está registrada en Panamá, *Royal Caribbean* en Liberia y *Norwegian Cruise Line* en Bermuda.
- 13 Rojas y Primera (2017) señalan que las millonarias ganancias que reciben las compañías han permitido bloquear la aprobación de regulaciones en Estados Unidos, que de existir impedirían la operación de embarcaciones viejas y restringirían las banderas de conveniencia. Una base de datos de la Universidad de Columbia (citada por Rojas y Primera, 2017) incluye 266 cruceros de todo el mundo, y muestra que 187 (70%) están registrados solo en cuatro países: Bahamas, Panamá, Bermuda y Malta; de estas, 40% tiene 20 o más años de construcción y poco más de la tercera parte pertenece a *Carnival Cruises* y *Royal Caribbean*.
- 14 Otro aspecto aprovechado por las empresas navieras, es la laxitud en las restricciones ambientales, en este sentido y teniendo la capacidad de transportar en promedio 5,000 pasajeros, el impacto producido se convierte en un asunto considerable. Por ejemplo (Ver Foto 1), un buque de tres mil turistas, más la tripulación puede generar en un viaje de siete días alrededor de 794,000 litros de aguas negras, 3,780,000 litros de aguas grises, 94,500 litros de agua con aceite y hasta ocho toneladas de residuos sólidos (Rojas y Primera, 2017); *Princess Cruises* pagó 40 millones de dólares de multa por tirar aguas negras en las costas de Inglaterra y tratar de encubrir dicha práctica a la Guardia Costera (Martin, 1 de diciembre de 2016).

Foto 1. Descarga de aguas negras al océano



Fuente: <https://bashny.net/t/es/309165>

- 15 Por otra parte, el gasto de energía de un crucero con capacidad entre dos y tres mil pasajeros es la misma que 12,000 autos, ya que utilizan un combustible 100 veces más tóxico, puesto que contiene más azufre, razón por la cual está prohibido su uso en tierra; las embarcaciones más nuevas cuentan con avances en tecnología, para hacer más cómoda la estancia de los pasajeros y facilitar procesos administrativos, pero poco se ha hecho respecto a la contaminación que generan. Dado que su capacidad es para más pasajeros, también su consumo energético lo es, llegando hasta 2,500,000 litros de combustible al día, como es el caso del *Harmony of the Seas*, el crucero más grande del mundo (García, 2017).
- 16 Al igual que con las leyes ambientales, fiscales y regulatorias sobre embarcaciones, las banderas de conveniencia permiten a las empresas contratar personal en condiciones precarias, lo cual no sería posible en sus países de origen. Las tripulaciones de los cruceros están segmentadas por cargos y dependiendo de éste es la nacionalidad del empleado, utilizando para cargos altos a gente blanca (estadounidense o inglesa) y para puestos de atención directa con el cliente, principalmente personas del sureste asiático, siendo Filipinas el país de donde proviene la mayoría. De acuerdo con Wood (2000) las tripulaciones de los cruceros son una pequeña representación de las Naciones Unidas, de manera que el turista vea que son una gran familia feliz, llegando a incluir hasta 50 nacionalidades en un solo barco.

3. A bordo en el caribe

- 17 Gracias a la riqueza natural y cultural con que cuenta, la región del Caribe es un sitio relevante para los cruceros; entre sus características destaca la cercanía geográfica

entre los puertos en que hacen escala las embarcaciones, así como con Estados Unidos (que es uno de los principales puntos de partida), además de su clima, paisajes y folklore, y sobre todo el tipo de cambio favorable para los visitantes, en su mayoría Estadounidenses (76%), Canadienses (13%) y Británicos (3%) (BREA, 2018). Lo anterior aunado a las facilidades que las legislaciones ambientales, fiscales y laborales de los países con puertos de escala, convierten el área en un auténtico paraíso para las navieras.

- 18 Respecto a la tripulación y acorde con *Business Research and Economic Advisors* (BREA, 2018), el Caribe tuvo durante 2017, 59.3 millones de días cama disponibles, lo cual corresponde al 35% de la capacidad total de la industria. Durante este periodo participaron 36 destinos, sumando 29.5 millones de visitantes y 11.3 millones de tripulantes; de los cuales 25.2 millones (85%) de pasajeros y 4.4 millones (39%) de tripulantes, desembarcaron para visitar los destinos de la región.
- 19 Sin duda, los beneficios económicos que generan los cruceros para los destinos, dependen del tipo de puerto que se trate, es decir, si es *Home Port* (inicia y termina el recorrido) o de escala (para por algunas horas); Brida (2010) divide estos ingresos por su origen, a saber:
 - a. Gasto en tierra de pasajeros: excursiones, artesanías, joyas y ropa.
 - b. Gasto en tierra de la tripulación: alimentos y bebidas, ropa y entretenimiento.
 - c. Gasto del barco: servicios portuarios por manejo de pasajeros, muellaje, pilotaje, remolcadores, lanchas pasacabos, faros, boyas, manejo de residuos, suministro de agua potable (Brida *et al.*, 2010).
- 20 Asimismo, BREA (2018) reportó el impacto económico de los pasajeros y tripulación de crucero se da en: excursiones en tierra, alimentos y bebidas en restaurantes y bares, ropa, artesanías y suvenires, transportación, otras compras, relojes y joyería, perfumes y cosméticos, compras al por menor de bebidas alcohólicas, entretenimiento y clubes nocturnos, teléfono e internet, alojamiento (solo para puertos base) y electrónicos. El rubro en el que más gastan es en excursiones en tierra, las cuales son realizadas por 57% de los pasajeros, sin embargo; 77% de los pasajeros no compra dichos recorridos directamente en el sitio, sino con la compañía naviera que los transporta, lo cual repercute claramente en la derrama económica que se deja en los puertos. Sólo 17% adquiere las excursiones directamente con los prestadores de servicios locales y el resto lo hace mediante alguna otra agencia de viajes. Estos datos varían dependiendo del destino del que se trate, por ejemplo, en Costa Rica, 80% de los pasajeros realizan tours, de los cuales 84% lo compran en el crucero, 10% en tierra y el resto por otras vías, mientras que en Cozumel, 54% adquieren un tour, de los cuales 74% lo contrataron desde el crucero, 20% en tierra y el resto por otros medios. El precio promedio de un tour en Cozumel comprado con las navieras fue de \$78.5 dólares americanos, mientras que directamente con los prestadores de servicios locales fue de \$34.13 dólares americanos.
- 21 De acuerdo con la Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C. (AMANAC, 2019), la industria de cruceros aporta 480 millones de dólares al país, de enero a noviembre de 2018, México recibió 2,362 cruceros, con 6,975,000 cruceristas, teniendo un aumento de 4% de barcos y 7.2% pasajeros. Por lo que 38% de las escalas mundiales se realiza en un puerto mexicano, siendo Cozumel el que presenta mayor actividad. En 2017, México se posicionó como líder en arribo de pasajeros internacionales vía industria de cruceros, al recibir 7,229, 280 excursionistas. De acuerdo con cifras del Banco de México (2019 en

Reyna, 2019), cada turista gasta en promedio \$103.00 dólares, excepto en el caso de Cozumel, donde aumenta a \$119.00 dólares, lo que convierte a México en el mayor captador de divisas a nivel mundial, por el mercado de cruceros (Ídem).

- 22 Sin embargo, los datos provistos por el periódico La Jornada en la investigación de Reyna (2019) presentan discrepancias con los reportados por la Secretaría de Turismo del estado de Quintana Roo, en donde el organismo afirma que el gasto promedio por turista es de \$89.00 dólares para una derrama de 364.76 millones de dólares originada por la visita de 4,089,491 excursionistas (SEDETUR, 2019), así mismo, una investigación realizada en Cozumel en el año 2015 menciona que de acuerdo con las encuestas aplicadas en el muelle de cruceros, el gasto por pasajero es 50% menor al reportado por la SEDETUR (Anaya & Palafox, 2015). Así mismo, (BREA, 2018) reporta que el gasto promedio de las tripulaciones en Cozumel es de \$67.24 dólares americanos y el total anual en la isla fue de \$45.47 millones de dólares americanos. El impacto económico directo del turismo por cruceros en Cozumel es \$474.07 millones de dólares americanos, genera 7,375 empleos directos y \$48.48 millones de dólares en salarios. Esta cifra de 10.22% en salarios se contradice con la expuesta por CLIA (2018).

4. La precarización del trabajo turístico

- 23 De acuerdo con Sánchez (2018) las condiciones de trabajo en los entidades latinoamericanas son complejas, sin embargo se definen por la informalidad del empleo, la cual es creciente y preocupante. En este sentido, la región de América Latina tiene una estructura laboral que se caracteriza históricamente por altos índices de desigualdad, por ejemplo, el 1% de la población mundial posee el 99% de la riqueza del planeta (Oxfam, 2016), de ese 1%, 89 personas concentran mayor riqueza que el Producto Interno Bruto de América Latina, es decir, más de 440 billones de dólares (Cañete, 2018), por lo que la brecha entre ricos y pobres ha llegado al límite, y en lugar de contar con una economía redistributiva, se ha creado un modelo económico que beneficia únicamente al 1% de la población, la cual genera 175 veces más gases de efecto invernadero que el 50% de la población más vulnerable (Oxfam, 2016).
- 24 En este sentido, las características del empleo en el modelo económico neoliberal son: a) ideología capitalista; b) mercado competitivo y homogéneo; c) niveles salariales marginales; y d) desigualdad de ingresos (Méndez, 2013), así mismo, Boutiller y Castilla-Ramos (2012) mencionan que los países del tercer mundo al incorporarse al mercado neoliberal necesita de la desregulación, la supresión de fronteras y la desintermediación lo cual tiene en consecuencia desempleo, inequidad y precariedad. Por tanto, si los países emergentes latinoamericanos pretenden insertarse en lo global, requerirán de establecer los ajustes en materia de empleo cuyo propósito será la reducción de la nómina que contribuya a una reducción de costos en los despidos (Bosch & Suárez, 2004).
- “Por ello, las contrataciones se realizan por medio de agencias intermediarias, las cuales cuentan con la protección legal y permiten que otras logren disminuir sus gastos en personal, pues se ahorran de los pagos finales de contrato, es decir, se liquida a las personas cada semana y no se les otorgan prestaciones” (Entrevistado 1, 2018).
- 25 En otras palabras, América Latina tuvo serias transformaciones en lo laboral, apuntando directamente a la seguridad laboral principalmente para quienes contaban

con protección del empleo formal, es decir, se implementó: a) periodo de prueba prolongado; b) pasantías sin beneficios de seguridad social; c) la eliminación de indemnizaciones por despido; d) la reducción de impuestos de trabajo; y e) contratos a término (Boutiller & Castilla-Ramos, 2012). En suma, el modelo económico neoliberal “no recomienda un incremento en las remuneraciones del factor trabajo” (Armando & Azamar, 2014, p. 187), bajo la premisa de que los salarios elevados reducen la demanda laboral, por ello, De Oliveira (2006) afirma que las actividades asalariadas son amenazadas por la precariedad de los empleos a través de la pérdida de los derechos e inseguridad laboral.

- 26 Uno de los requisitos para que México se insertara al mundo neoliberal, era la aplicación de algunas reformas estructurales, entre las cuales destacan las modificaciones al artículo 27 Constitucional, la Ley de Inversiones y la Ley Federal del Trabajo (LFT), mismas que tuvieron sus cambios a partir de la década de los noventa, culminando con la LFT en su última reforma en 2012, por lo que la fuerza de trabajo se encuentra en un estado que crea política pública para aumentar la pobreza y desigualdad (Cañete, 2018), ya que el “Estado recauda sus impuestos y los gasta en políticas públicas, hay más personas en situación de pobreza que antes de que el Estado intervenga” (Ídem: 7). Como afirman Boutiller y Castilla-Ramos (2012) “se puede aseverar que en la década de 1990 se edifican las bases legales que afectaron las prerrogativas de los trabajadores; proceso que se acentuaría en los años subsecuentes” (p. 13), dando como resultado que en 2008, la cifra de desocupados llegara a 1.9 millones en suma a los 20 millones de informales vinculados a “ocupaciones inventadas, puestos semifijos o en empresas formales bajo condiciones encubiertas de informalidad en las que no reciben seguridad social ni prestaciones de ley” (Samaniego, 2009: 64).
- 27 Tal como afirman Rubí-González y Palafox-Muñoz (2017: 40): “el trabajo precario es un medio utilizado por los empleadores para trasladar los riesgos y responsabilidades a los trabajadores”. Por ello aumenta el desempleo y se deteriora el salario, además de la creciente informalidad laboral, por lo que 60% de los trabajadores mexicanos se encuentran en este segmento FORLAC-OIT, 2014).
- “En mi tienda, únicamente mi marido cuenta con seguro, y al ser asegurado, me dan el servicio médico como su esposa, pero todos los empleados de la tienda, únicamente ganan sus comisiones de venta, si no venden, pues no ganan” (Entrevistado 2, 2018).
- 28 En este sentido, la precarización del trabajo turístico viene a poner en tela de juicio uno de los elementos de legitimación sobre el impulso al sector turístico: el desarrollo regional, ya que sin duda, el turismo se ha abanderado bajo esta directriz, a pesar de las condiciones y características de los espacios de trabajo, los cuales están orientados a generar mayor pobreza (Cañada, 2017b), ya que el agotamiento del modelo proteccionista dio lugar a una economía por demás desigual (Anguiano & Ortiz, 2013), dado que a pesar de que el empleo fijo había sido un factor de estabilidad económica supeditando la pobreza a la vejez, la exclusión social, la inactividad laboral, pero más allá de lo anterior, el mercado obtendría los atributos legales para regular el empleo, salario y condiciones (Suárez *et al.*, 2004).
- 29 No está por demás recordar que el rol del Estado es establecer las condiciones para la permanencia del modo de producción capitalista, mediante modificar la legislación laboral para que el país logre insertarse en el mercado global, por ello una de las exigencias de los organismos internacionales (Banco Mundial y Fondo Monetario

Internacional) era que el Estado debía retirarse de la regulación de las relaciones de producción entre la fuerza de trabajo y los propietarios de los medios de producción (Casilda, 2004; Suárez *et al.*, 2004; Reyes & Soto, 2012). Así mismo, las reformas al aparato legal permiten la creación de empleo de corto plazo, por ejemplo, espacios en donde la industria de la construcción contrata fuerza de trabajo de bajo costo por un tiempo determinado, por lo que la calidad del empleo y su temporalidad distan de promover el desarrollo de la región, “a diferencia de la agricultura, ganadería o la pesca que se reproduce año tras año” (Cañada, 2013), sin embargo estas actividades primarias desaparecen con la llegada del turismo, porque éste requiere de un paisaje prístino para la oferta de servicios y de mano de obra barata.

“Las condiciones en la contratación de la tripulación de los cruceros está: a) contratos laborales por periodos de tres a seis meses, incluyendo un periodo de prueba de 90 días; b) disponer de un pasaporte y la o las visas requeridas; c) cada empleado hace su declaración de impuestos directamente con hacienda y no se cuenta con planes de pensiones ni vacaciones pagadas; d) las jornadas de trabajo son de siete días semanales, cumpliendo entre 70 y 80 horas, en turnos de cuatro, seis u ocho horas, sin distinción de días festivos; e) durante el tiempo que las embarcaciones permanecen en puertos, dependiendo de la disponibilidad de horario, los empleados pueden realizar visitas a las ciudades donde se encuentren, a menos que sean requeridos para atender a los turistas que permanecen a bordo; existe posibilidad de rotación de puesto y embarcación, dependiendo de las necesidades de los buques” (Estempa, 2012: 141).

- 30 La precarización del trabajo turístico esta permeada por la flexibilidad laboral, la cual radica en establecer acciones para una nueva organización del trabajo mediante efectos tales como: a) contratación por temporadas sin liquidación; b) trabajo por obra; c) polifuncionalidad; d) salario mínimo más comisiones y/o propinas; e) simulación para la evasión fiscal (Abramo, 2001; Rubí-González & Palafox-Muñoz, 2017). Destaca la posibilidad de desempeñar funciones de diversos puestos, el trabajo por temporada, las jornadas reducidas o extendidas y sobre todo la contratación externa (Bosch *et al.*, 2011). Lo anterior tuvo como propósito incrementar la competitividad y productividad,

“En temporada baja, no tengo trabajo, mi patrón decide enviarme a descansar por unos dos meses, con la promesa de que puedo regresar cuando vuelvan a llegar los turistas [...], ese tiempo lo aprovecho para estar con mi familia y al campo, pues en mi pueblo no tengo trabajo, por eso tengo que ahorrar lo más que pueda para aguantar dos meses sin chamba, pero cada vez es más difícil, pues ya no llegan barcos con gringos que gasten, todo lo compran en el barco y las propinas son pocas” (Entrevistado 3, 2018).

- 31 El alza en los índices de pobreza no ha sido producto del error, sino por el contrario, para la permanencia del modo de producción capitalista, son necesarios dos factores: desigualdad y pobreza, sin embargo para llegar a ser pobres, hay que fomentar la disparidad, para ello, se requiere que el Estado promueva el abuso institucionalizado mediante la modificación de leyes, la reducción de aranceles para el libre comercio, la privatización de la producción de bienes y servicios, la liberación de tasas de cambio e interés, y de acuerdo con Oxfam (2018) la elusión fiscal, en donde destaca Latinoamérica.
- 32 Roig-Munar (2018) menciona que Rubí-González y Palafox-Muñoz (2017) afirman que la pobreza en materia de ingresos data a partir de 1992 y reflejan que veinte años después, esta condición se ha incrementado. En ese mismo orden de ideas, la población que no cuenta con el ingreso para adquirir una canasta básica aumentó al 39.3%, con este incremento, el número de estados de la república con población en pobreza alimentaria

es de 26. En Quintana Roo se incrementó de 27.7% al 28.2% en un trimestre (CONEVAL, 2019), situación que se torna incongruente con la capacidad generadora de divisas de la entidad, la cual en el 2017 fue de \$8,851.15 millones de dólares americanos (SEDETUR, 2018).

- 33 La precarización del trabajo en el sector turístico es una constante, ello ha caracterizado y fundamentado la pobreza en las comunidades receptoras dedicadas a este sector, ya que los colectivos sociales han visto deterioradas sus condiciones económicas, al transferirles los costos de la seguridad social (Quiñones y Rodríguez, 2015), es decir, que al no recibir prestaciones, los trabajadores tienen que costear la salud y vivienda de la familia a través de créditos, por lo que dicha carga los convierte en nuevos pobres, por ello los crecientes porcentajes del deterioro salarial y empleo informal, en suma a la reducción del empleo público en donde el recorte de espacios de trabajo ha enviado al sector informal, eventual, temporal y precario a millones de personas (OIT, 2012).

“La reforma laboral mexicana institucionaliza estas prácticas y no existe congruencia entre el propósito de favorecer un trabajo decente y la flexibilización de los derechos laborales, generando como consecuencia una incertidumbre y una precarización del trabajo, así como una estabilidad en el empleo. Esta reforma a la Ley Federal del Trabajo favorece abiertamente al capital en detrimento del trabajo, refrenda y legaliza procedimientos, criterios y prácticas que se fueron imponiendo de forma incluso ilegal” (Rubí-González y Palafox-Muñoz, 2017: 44).

- 34 A pesar de que el turismo internacional se ha visualizado como el motor de desarrollo regional que permitirá abatir los índices de marginalidad, pobreza y desigualdad de los países en subdesarrollo, mediante la creación de empleo, la captación de divisas e inversión, darán como resultado un crecimiento económico. En México, hasta noviembre del 2018, se recibió la llegada de 37.15 millones de turistas internacionales, mismos que dejaron una derrama económica de 18,064.20 millones de dólares, lo cual representa el 2.3% del PIB nacional. Un año antes, se habían recibido 35.06 millones de turistas internacionales con una derrama de 19,180.30 millones de dólares, lo que resalta que en 2017 se recibieron menos turistas y se tuvieron mejores ingresos; por su parte, el estado de Quintana Roo representó en ese mismo año 31% de la demanda, así como 46.14% de los ingresos por dicho concepto.
- 35 Pero, los indicadores de pobreza de la entidad son demeritorios del flujo de riqueza que se mueve en el estado, en este sentido, todos los municipios del estado (SEDESOL, 2014) se encuentran en el Programa: Cruzada Nacional Contra el Hambre¹, dicho programa pretende atender 7.01 millones de personas en pobreza extrema por alimentación, de los cuales Quintana Roo tiene 622,848 personas (41.4%) están por debajo de la línea de bienestar (CONEVAL, 2016), es decir, que sus ingresos no cubren el costo de una canasta básica alimentaria, es decir, \$1,556.24 pesos mexicanos, según reporta el CONEVAL (2019a), en lo referente a la evolución del valor de la canasta alimentaria.

Conclusiones

- 36 Una de las actividades de mayor expansión en el marco del modelo económico neoliberal, es el turismo, el cual había sido investigado por diversos especialistas, sobre todo en temas de corte económico administrativo de corte positivista, sin embargo, se ha ampliado la investigación de corte crítico, lo que ha derivado en la atención a problemáticas diversas, entre las cuales destaca el despojo, dinámicas de acumulación,

y recientemente el turismo como actor principal en el incremento de la pobreza. Así mismo, la investigación relacionada con los impactos de los cruceros turísticos es limitada, más aun, en temas de deterioro ambiental y social.

- 37 En este sentido, el documento arroja una serie de evidencias que permiten coincidir con la perspectiva de que el turismo es un catalizador de la pobreza, ya que lejos de estimular el progreso en las comunidades receptoras, las ha convertido en esclavas de una actividad económica, llevándolas a la mono producción y dependencia. Para ello, el Estado debe estimular la aceptación de que el turismo logrará erradicar la pobreza, además de las facilidades externadas en la legislación laboral que permiten la flexibilización y posterior precarización del trabajo, y que mediante ciertas prácticas empleadas por las empresas navieras, hoteleras y de servicios, han logrado que el turismo logre promover el deterioro de la calidad de vida de los actores sociales vinculados a ella.
- 38 Los datos indican que el 41.1% de la población del estado de Quintana Roo están en pobreza alimentaria, cuando los ingresos económicos de la entidad son del orden del 46.14% de los ingresos por turismo a nivel nacional. Sin embargo, este empobrecimiento tiene su origen en dos aspectos: a) la fuga de capitales, ya que la compra de servicios recreativos en el caso del turismo de cruceros, la mayoría se hace en el buque, a pesar de su costo; b) las condiciones laborales de los prestadores de servicios.
- 39 Lo anterior lleva a que la pobreza se incremente todos los años y que no tenga freno, ya que se continúan realizando cambios estructurales que fortalezcan el desarrollo del modo de producción capitalista, lo que ha generado cada vez mayores niveles de desigualdad. Sin duda, la justificación más poderosa para la inserción de los países del tercer mundo al entorno neoliberal fue que los Estados habían llegado al fin de sus capacidades y carentes de competitividad, sin embargo, el costo que han tenido que pagar las comunidades por integrarse al mundo global, han sido la amplitud de sus asimetrías con el entorno del primer mundo, teniendo como resultado que las comunidades receptoras y en general los países latinoamericanos se han convertido en los esclavos del capital.

BIBLIOGRAFÍA

- Abramo, L. (2001). Mercado de trabajo, flexibilización y nuevas formas de regulación, *Trabajo 2* (4): 145-188
- AMANAC (7 de enero de 2019). Crece la industria de cruceros en México. Ciudad de México: Asociación Mexicana de Agentes Navieros A. C. URL: <http://noticias.amanac.org.mx/sitio2008/nota_interior.asp?idm=wa79511324i1682mk8050&s=18&idn=17882> [19/01/19].
- Anaya Ortiz, J. S. & A. Palafox Muñoz (2015). Perfil del excursionista que visita la isla de Cozumel, *El Periplo Sustentable* (28): 166-185.

- Anguiano Orozco, A. & R. Ortiz Magallón (2013). Reforma laboral en México: precarización generalizada del trabajo, *El Cotidiano* (182): 95-104.
- Armando Salazar, C. & A. Azamar Alonso (2014). Flexibilidad y precarización del mercado de trabajo en México, *Política y Cultura* (24): 185-207.
- Asociación de Estados del Caribe (2016). *Turismo de cruceros en la región del gran Caribe. Trabajo de investigación*. Puerto España: Dirección de Turismo Sostenible de la AEC. URL: <http://www.acs-aec.org/sites/default/files/turismo_de_cruceros_en_el_gran_caribe.pdf> [19/01/19].
- Barattini M. (2009). El trabajo precario en la era de la globalización ¿es posible la organización?, *Polis* (24): 1-18.
- Bosch, J. & S. Suárez (2004). La importancia de la generación de empleo como dinamizadora del desarrollo local en un centro turístico. Caso San Carlos de Bariloche, *Aportes y Transferencias* 8 (2): 25-44.
- Bosch, J. L., S. Suárez & G. Olivares (2011). La importancia de la generación de empleo como dinamizadora del desarrollo local en un centro turístico. Caso San Carlos de Bariloche. *Aportes y Transferencias* 8 (2): 25-44.
- Brida J. G., D. Bukstein, N. Garrido, E. Tealde & S. Zapata (2010). Impactos económicos del turismo de cruceros. Un análisis del gasto de los pasajeros de cruceros que visitan el Caribe Colombiano, *Estudios y Perspectivas del turismo* 19 (5): 607-634.
- Cañada, E. (2013). *Turismo en Centroamérica. Un diagnóstico para el debate*, Managua: Editorial Enlace.
- Cañada, E. (2017a). Un turismo sostenido por la precariedad laboral. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*. No. 140:65-73.
- Cañada, E. (2017b). Prólogo. In: Felipe Rubí-González & Alejandro Palafox-Muñoz, *El turismo como catalizador de la pobreza. Trabajo turístico y precariedad en Cozumel, México*, Barcelona: Alba Sud – Universidad de Quintana Roo.
- Cañete Alonso, R. (2018). *Democracias capturadas: el gobierno de unos pocos*, Oxford: Oxfam International – Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Carnival Corporation (2019). *Our brands*. Miami: Carnival Corporation. URL: <<http://www.carnivalcorp.com/phoenix.zhtml?c=200767&p=irol-products>> [15/01/19].
- Casilda Béjar, R. (2004). América Latina y el Consenso de Washington, *Boletín Económico del ICE* (2803): 19-38.
- CEPAL (2017). *Empleo en América Latina y el Caribe*, México, Comisión Económica para América Latina y el Caribe – Organización de las Naciones Unidas.
- CLIA (2018). *CLIA 2017 Annual Report*, Washington, Cruise Line International Association.
- CLIA (2018a). *CLIA 2019 cruise trends & industry Outlook*, Washington, Cruise Line International Association.
- CONEVAL (2016). *Anexo estadístico de pobreza a nivel municipal 2010-2015*, Distrito Federal: Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, URL: <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/AE_pobreza_municipal.aspx>
- CONEVAL (2019). *Evolución del porcentaje de la población con ingreso laboral inferior al costo de la canasta alimentaria. Segundo y tercer trimestre de 2018*, Ciudad de México, Consejo Nacional para la

Evaluación de la Política Social, URL: <https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/ITLP-IS_resultados_a_nivel_nacional.aspx>

CONEVAL (2019a). *Evolución del valor de la canasta alimentaria*, Ciudad de México, Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, URL: <<https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Lineas-de-bienestar-y-canasta-basica.aspx>>

Cruise Industry News (2 de enero 2019). *Cruise industry trends for 2019*, New York, Cruise Industry News. URL: <<https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/20124-cruise-industry-trends-for-2019.html>> [18/01/19].

Cruz R. E. & E. Romero de la Cruz (2015). Tendencias y estrategias en la industria del crucero: principales áreas del turismo de cruceros en el mundo, *Revista Turismo y Desarrollo Local* 8 (19): 1-27. URL: <<https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/13359/tendencias%20areas%202015%20ee.pdf?sequence=1>> [24/01/19].

De Oliveira, O. (2006). Jóvenes y precariedad laboral en México, *Papeles de Población* (49): 37-73.

Estepa Montero, M. (2012). El régimen jurídico y el tráfico de los cruceros marítimos, *Anuario jurídico y económico Escorialense*, XLV: 133-154.

FORLAC-OIT (2014). *El empleo informal en México: situación actual, política y desafíos*, Ginebra, Programa de Promoción de la Formalización en América Latina y El Caribe – Organización Internacional del Trabajo.

García, M. (2017). Cruceros: Colosos del turismo masivo de alta contaminación, *Ecología Política* (52): 98-102.

INEGI (2019). *Indicadores de ocupación y empleo*. URL: <<https://www.inegi.org.mx/app/saladeprensa/noticia.html?id=4714>> [25/01/19].

Martin, H. (1 de diciembre de 2016). *Princess Cruises to pay \$40-million fine for dumping oily waste and lying about it*. Los Angeles, Los Angeles Times, URL: <<https://www.latimes.com/business/la-fi-princess-fine-20161201-story.html>> [25/01/19].

Martínez Rangel, R. & E. Soto Reyes Garmendia (2012). El Consenso de Washington: la instauración de políticas neoliberales en América Latina, *Política y Cultura* (37): 35-64.

Martínez M. P. & Octavio Amador (2018). Baja desempleo pero aumenta precariedad laboral. *El Economista* URL <<https://www.economista.com.mx/empresas/Baja-desempleo-pero-aumenta-precariedad-laboral-20180517-0030.html>> [25/01/19].

Méndez Sosa, C., O. M. Rodríguez Pichardo, M. Osorio García & Ma. Del C. Salgado Vega (2013). La flexibilidad laboral en el sector turístico, *Estudios y Perspectivas en Turismo* 22 (3): 705-728.

MSC (2019). *Our Cruise Ships*, Fort Lauderdale: MSC Cruises, URL: <<https://www.msccruises.com/en-gl/Discover-MSCCruise-Ships.aspx>>

NCL (2019). *Cruceros Galardonados*, Miami, Norwegian Cruise Line. URL: <<https://es.ncl.com/cruise-ship>> [25/01/2019].

OIT (2012). *Del trabajo precario al trabajo decente*, Ginebra, Organización Internacional del Trabajo.

OIT (2018). *Mujeres y hombres en la economía informal: un panorama estadístico*, Ginebra, Organización Internacional del Trabajo.

OMT (2008). *Turismo de cruceros. Situación actual y tendencias*, Madrid, Organización Mundial del Turismo.

Oxfam (2016). *Una economía al servicio del 1%*, Oxford, Oxfam International.

- Oxfam (2018). *Receta para la pobreza. Las empresas farmacéuticas: elusión fiscal, alza de precios y lobby feroz*, Oxford, Oxfam International.
- Quiñones Tinoco, C. S. & S. Rodríguez Lugo (2015). La reforma laboral, la precarización del trabajo y el principio de estabilidad en el empleo, *Revista Latinoamericana de Derecho Social* (21): 179-201.
- Reyna Q. J. (3 de enero de 2019). México, líder mundial en arribo de turistas vía cruceros, *La Jornada*, URL: <<https://www.jornada.com.mx/2019/01/03/economia/018n2eco#>>
- Roig-Munar, F. X. (2018). *Reseña de el turismo como catalizador de la pobreza. Trabajo turístico y precariedad en Cozumel, México*. Barcelona, Alba Sud Editorial – Universidad de Quintana Roo.
- Rojas, R. & M. Primera (2017). *Cruceros, un viaje lejos de las leyes de Estados Unidos*, Univisión Noticias & Columbia Journalism School, URL: <<http://huelladigital.univisionnoticias.com/cruceros-vacaciones-en-aguas-de-nadie/historia-principal/index.html>> [24/01/19].
- Royal Caribbean Cruises LTD (2018). *About Royal Caribbean Cruises LTD*, Consultado el 15-ene-19, URL: <http://www.rclcorporate.com/about/#brands>
- Rubí-González, F. & A. Palafox-Muñoz (2017). *El turismo como catalizador de pobreza. Trabajo turístico y precariedad en Cozumel, México*, Barcelona, Alba Sud – Universidad de Quintana Roo.
- Samaniego, N. (2009). La crisis del empleo y los salarios en México, *Economíaunam* 6 (16): 57-67.
- Sánchez Sánchez, E. (2018). Entre calles y avenidas: trabajadores informales, atípicos y precarios en el noreste de México, *Ánfora* 25 (45): 99-122.
- SEDESOL (2013). *Cruzada nacional contra el hambre*, Distrito Federal: Secretaría de Desarrollo Social, URL: <<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/120919/CruzadaNacionalContraElHambre.pdf>>
- SEDESOL (2014). *1,012 municipios de la cruzada nacional contra el hambre*, Distrito Federal: Secretaría de Desarrollo Social, URL: <http://www.microrregiones.gob.mx/MUNS_CNCH_1_y_2_Etapa_2014.pdf>
- SEDETUR (25 de enero de 2019). *Indicadores turísticos enero-diciembre 2017*, Chetumal, Secretaría de Turismo del Estado de Quintana Roo, URL: <<http://sedeturqroo.gob.mx/ARCHIVOS/indicadores/Indicadores%20Tur%20-%20Diciembre%202017.pdf>>
- Sosa Ferreira, A. P. & C. Martínez (2016). El turismo de cruceros y la transformación del paisaje: Majahual, México, *El Periplo Sustentable* (31), URL: <<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193449985002>>
- Suárez, M., H. Adriani, A. Alvariz & M. Cotignola (2004). Principales características de la precarización laboral en el Gran La Plata. Periodo 2003-2004, In. *7º Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*, Buenos Aires, Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo. URL: <<https://www.aset.org.ar/congresos/7/09006.pdf>> Consultado [13/01/2019].
- Wood, R. (2000). Caribbean Cruise tourism. Globalization at sea, *Annals of Tourism Research* 27 (2): 345-370.

NOTAS

1. Programa de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) cuyo objetivo es “cero hambre en la población con pobreza extrema y carencia por acceso a la alimentación” (SEDESOL, 2013).

RESÚMENES

Los cruceros son el sector turístico con más crecimiento en la actualidad, durante el año 2017, esta actividad generó una derrama de 3,356.65 billones de dólares; 78,954 puestos de trabajo y 902.68 millones de dólares en salarios. A nivel mundial la industria está acaparada por cuatro grupos navieros: Carnival Corporation, Royal Caribbean, Norwegian Cruises y MSC Cruises. Mientras dichas empresas se reparten las ganancias, los destinos del caribe reciben los impactos relacionados con la contaminación del agua, aire, destrucción de biodiversidad para la creación de infraestructura y acumulación de residuos peligrosos. Además mediante estrategias como las banderas de conveniencia, las navieras evaden el pago de impuestos y se amparan en legislaciones que les permiten generar empleos precarios.

Cozumel, Quintana Roo, México, sirve de sujeto para el análisis de los aspectos negativos de esta actividad económica ya que es el destino de cruceros con mayores ganancias en la zona del Caribe, generando 14% de la derrama económica pero creando únicamente el 0.86% de los salarios, lo que permite plantear la posibilidad de la precariedad laboral de la zona.

Cruises are the tourism sector with more growth at present, during the year 2017, this activity generated a spill of 3,356.65 billion dollars; 78,954 jobs and 902.68 million dollars in salaries. Worldwide, the industry is dominated by four shipping groups: Carnival Corporation, Royal Caribbean, Norwegian Cruises and MSC Cruises. While these companies share the profits, the destinations of the Caribbean receive the impacts related to water pollution, air, destruction of biodiversity for the creation of infrastructure and accumulation of hazardous waste. In addition, by means of strategies such as flags of convenience, the shipping companies evade the payment of taxes and rely on legislation that allows them to generate precarious jobs. Cozumel, Quintana Roo, Mexico, serves as a subject for the analysis of the negative aspects of this economic activity since it is the destination of cruises with the highest profits in the Caribbean area, generating 14% of the economic flow but creating only 0.86% of salaries, which allows to raise the possibility of job insecurity in the area.

ÍNDICE

Keywords: Tourism, cruise ship, labor precarization

Índice geográfico: Cozumel, México

Palabras claves: Turismo, cruceros, precarización laboral

AUTORES

ALEJANDRO PALAFOX-MUÑOZ

Profesor-Investigador. Universidad de Quintana Roo, alejandro.palaflox.munoz@gmail.com

ADRIAN ALEJANDRO VILCHIS-ONOFRE

Profesor-Investigador. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, adrianvilchis@yahoo.com