

OPINIONES EN DESARROLLO
Programa Turismo Responsable

Artículo núm. 14 | Noviembre de 2012

Lo que hunden mientras flotan
**Auge y análisis crítico del turismo de
cruceros en la globalización (2ª parte)**

por Rodrigo Fernández Miranda



www.albasud.org | info@albasud.org

Lo que hunden mientras flotan

Auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización (2ª parte)

*Por Rodrigo Fernández Miranda**

1. Impactos del turismo de cruceros

A pesar del discurso fuertemente instalado y con un elevado nivel de consenso social sobre las hipotéticas bondades socioeconómicas derivadas del “desarrollo turístico” en la globalización, **el entramado turístico internacional es altamente impactante. Los impactos generados por este modelo dominante de turismo se producen a diferentes niveles.**

El desembarco de las empresas transnacionales de esta industria en países del Sur turistizados viene suponiendo una transformación radical de la fisonomía de una parte fundamental de la economía, el trabajo, la sociedad, la cultura y las condiciones medioambientales en cada uno de los territorios. Los efectos negativos de este sector globalizado, además de ser diversos, pueden ser profundamente negativos y en ocasiones irreversibles para los territorios y las poblaciones de destino.

De esta manera, es innegable que, en la línea del sector turístico internacional en su conjunto, **el turismo de cruceros está suponiendo graves impactos sobre las comunidades, las personas y los entornos naturales.** Sin embargo, con el fuerte crecimiento de la oferta y la tendencia a una masificación de la demanda en los países centrales, los impactos de esta modalidad no han hecho más que extenderse y profundizarse"

* **Rodrigo Fernández Miranda** (Buenos Aires, 1974) es investigador, consultor social y profesor. Trabaja desde hace una década en el ámbito social, actualmente es miembro de Ecologistas en Acción, ConsumeHastaMorir, Folia Consultores y Alba Sud, y colabora con otras organizaciones sociales. Entre sus libros publicados destacan como autor *Viajar Perdiendo el Sur* (Libros en Acción, 2011), *El teatro de la libre elección* (Editorial Popular, 2008), *El Legado consumista* (Sodepaz – Didesur, 2008) y como coautor *¿Y ahora qué? Impactos y resistencia social frente a la embestida ultraliberal* (Libros en Acción, 2012), *Guía metodológica para la lucha contra la discriminación en el ámbito local* (Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad, 2012), *Políticas públicas, beneficios privados* (Foro de Turismo Responsable, 2010), *Contrapublicidad* (Libros en Acción, 2009) o *El rompecabezas de la equidad* (Icaria, 2006), entre otros. Se ha especializado en la investigación desde una perspectiva crítica del turismo y las sociedades de consumo en la globalización económica.

Si se tiene en cuenta lo que representa el turismo de cruceros sobre el total del sector turístico, ya sea en términos de pasajeros (menos del 2% en cantidad de personas consumidoras y de noches de alojamiento) como en cuanto a ingresos (menos del 3% del total de ingresos del conjunto de esta industria), cabe destacar que **los impactos derivados de esta actividad son totalmente desproporcionados al peso que este subsector tiene sobre el conjunto de la industria globalizada.**

2. Impactos medioambientales

Como punto de partida se debe señalar que, en términos generales y junto con sus sectores conexos e interdependientes, a pesar de autodenominarse “la industria sin chimeneas”, el turismo internacional se configura como el principal agente de deterioro ecológico del mundo en el siglo XXI. Esta actividad está directa e indirectamente relacionada con las principales problemáticas medioambientales contemporáneas, y tiene un vínculo inequívoco con las tres principales crisis que asolan el planeta en el Siglo XXI: **la crisis climática, la ecológica y la energética** (Fernández Miranda, 2011).

Por su parte, el turismo de cruceros de forma progresiva aporta su contribución a este resultado negativo: sus principales impactos se centran en la **contaminación de las aguas, la destrucción de la biodiversidad** y su **contribución al cambio climático**. A esto deben añadirse las consecuencias devenidas de la construcción y ampliación de **infraestructuras**, sobre todo portuarias, para la recepción de las embarcaciones y las miles de personas que pueden descender de éstas en cada destino.

Sin duda, y como se irá explicando en los siguientes apartados, dado que por su volumen de negocios no puede contarse entre las principales industrias de la globalización económica, el turismo de cruceros tiene un peligroso record en cuando al daño medioambiental desmedido que produce en relación a tu tamaño. El auge que está experimentando este subsector a partir del año 2000 no hace más que agravar y profundizar estas consecuencias negativas.

2.1 Contaminación de las aguas

2.1.1 Aguas en riesgo

Para especificar lo que supone esta primera cuestión, se puede comenzar analizando la cantidad de residuos que puede generar un crucero. Por ejemplo, un buque de tamaño medio-grande, con capacidad para **3.000 pasajeros genera al día entre 200 mil y 400 mil metros cúbicos de residuos**. Residuos que en su mayoría van a parar directamente al mar.

Los impactos derivados del turismo de cruceros son totalmente desproporcionados al peso que este subsector tiene sobre el conjunto de la industria globalizada.

Según un estudio publicado por la organización internacional dedicada a la conservación de los océanos, la protección de los ecosistemas y las especies marinas, Oceana, un crucero para entre 2000 y 3000 pasajeros **genera al día 1000 toneladas de residuos** (Oceana, 2004). Entrando en detalle, estos residuos incluyen lo siguiente:

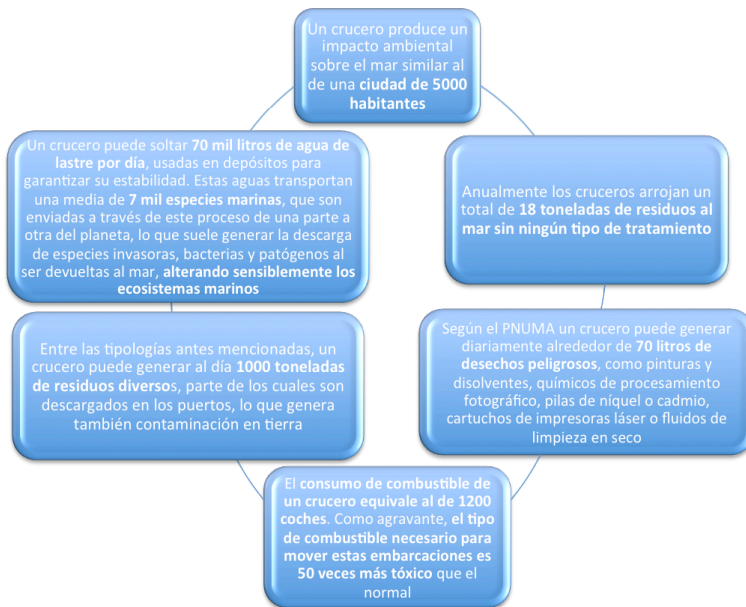
- 500 a 800 mil litros de aguas grises [1].
- 100 mil litros de aguas negras [2].
- 13 a 26 mil litros de aguas oleosas procedentes de las sentinas [3].
- 7 a 10,5 mil kilos de basura y residuos sólidos[4].
- 60 a 130 kilos de sustancias tóxicas[5].
- **Cada pasajero genera al día 350 litros de desechos.**

En el contexto de la contaminación de las aguas en el mundo, los datos sobre la incidencia de los cruceros son contundentes (Fernández Duménigo, 2008):

Se estima que **el 24% del total de los desechos sólidos que hay en los mares son generados por los cruceros** y que cada año 17.767.442.761 toneladas de basura son arrojadas al mar solo por este tipo de embarcaciones.

Por su parte, la organización Oceana ha denunciado los daños marítimos producidos por los buques. La organización ambientalista, a partir de estudios específicos, afirma lo siguiente:

Ilustración 1. Daños marítimos producidos por los buques



Fuente: Oceana, 2004.

En este proceso de grave deterioro de las aguas producido por la actividad de los cruceros turísticos, la Organización Marítima Internacional (IMO, International Maritime Organization), organismo de las Naciones Unidas especializado en la seguridad en la navegación y la prevención de la contaminación marítima de los buques, ha designado un conjunto de “**áreas marinas particularmente sensibles**” (PSSA). Actualmente existen once PSSA en las cuales las embarcaciones que naveguen deberían cumplir con las medidas de protección asociadas a la protección de este tipo de zonas, siempre que las banderas que enarbolan sean de países miembros de la IMO [6] (Robertson, 2009):

La Gran Barrera de Coral, Australia (designada como PSSA en 1990); el Archipiélago Sabana-Camagüey en Cuba (1997); la Isla Malpelo, Colombia (2002); el mar que rodea los Cayos de Florida, Estados Unidos (2002); el Mar de Wadden, Dinamarca, Alemania, los Países Bajos (2002); la Reserva Nacional Paracas, Perú (2003); Aguas de Europa occidental (2004); extensión del PSSA existente de la Gran Barrera de Coral para incluir el Estrecho de Torres (propuesto por Australia y Papua Nueva Guinea) (2005); las Islas Canarias, España (2005); las Islas Galápagos, Ecuador (2005); la zona del Mar Báltico, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Alemania, Letonia, Lituania, Polonia y Suecia (2005).

2.1.2 Deslocalización de residuos

Por otro lado, son bien conocidas las dinámicas de deslocalización geográfica en el marco de la globalización económica hacia la periferia del mundo. Esta lógica, cada vez más practicada desde los años 90, tiene relación con la reducción de los costes y también se centra principalmente en aquellos aspectos que resultan negativos o que se pretenden invisibilizar de los procesos productivos, como es el caso de las actividades productivas híper pauperizadas o de los residuos de difícil tratamiento.

Mientras en el turismo internacional de estancia lo que se tiende a deslocalizar hacia territorios del Sur son los destinos turísticos, en el caso del turismo de cruceros la deslocalización alcanza a una parte significativa de los residuos generados por la actividad. **Así, el Caribe recibe más del 40% del total de los miles de millones de toneladas de distintos tipos de residuos que produce este subsector a escala global**, con el siguiente detalle:

Tabla 1. Participación del Caribe en la recepción de residuos globales

	Caribe	Total mundial	% Caribe
Aguas grises	6.453.042.600	15.077.172.600	42.9%
Aguas negras	860.405.680	2.010.289.680	42.8%
Sentinas	215.101.420	502.572.420	42.8%
Basura	75.285.497	175.900.344	42.8%
Residuos Tóxicos	645.304	1.507.717	42.8%
Total	7.604.480.501	17.767.442.761	42.8%

Fuente: Fernández Duménigo, 2008.

En 2005, las Naciones Unidas, a través del Programa de Naciones Unidas para el Medioambiente (PNUMA), advertía que los vertidos contaminantes de los cruceros suponían una amenaza para los países del Caribe, en los que se producía “el tráfico marítimo más intenso del mundo”. Este organismo consideraba entonces a la contaminación procedente de los cruceros, junto con barcos petroleros y otro tipo de embarcaciones, una de las amenazas más acuciantes para las islas y los países de esta región (PNUMA, 2004).

Además se debe en cuenta que la carrera por incrementar el tamaño de las embarcaciones opera como agravante de este tipo de impactos. El citado informe enfatizaba que "el incremento en el tamaño de los barcos de cruceros ejerce cada vez mayor presión, por motivos de competencia comercial, en los puertos de bienvenida, obligando a las empresas propietarias de estos 'hoteles flotantes' a incrementar de manera continua los servicios que ofrecen a los viajeros en puerto, excavando canales cada vez más profundos y amplios".

Este organismo también señala el notable aumento de los residuos domésticos e industriales producidos en los países de la región, lo que contamina la tierra, las aguas dulces subterráneas y las aguas costeras. Tratándose de economías con un alto grado de *turistización*, a esto debe añadirse la problemática generada por los hoteles de “lujo para masas” y los campos de golf, cuestiones que no hacen más que intensificar este problema. Textualmente, "los resorts turísticos utilizan un promedio de entre cinco y diez veces más agua comparados con otras áreas residenciales del Caribe", apuntan los datos del informe (PNUMA, 2004).

Así, el turismo de cruceros se constituye también como una actividad que agrava significativamente algunas de las consecuencias que ya vienen sufriendo en materia de contaminación del agua y la tierra los principales territorios periféricos *turistizados*.

2.1.3 Una legislación insuficiente

Para la prevención de la contaminación de las aguas producida por las embarcaciones existen distintas regulaciones internacionales. La más relevante es la normativa desarrollada por IMO, la Conferencia Internacional de la Contaminación del Mar (1973), que fue modificada pocos años después para constituir el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de los Buques, modificado por el Protocolo de 1978, conocida como **MARPOL 73/78**. El objetivo del Convenio es la eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, y la minimización de “descargas accidentales”. En los anexos de la normativa se incluyen las distintas fuentes de contaminación producida por los buques, a saber (IMO, 1973):

El Programa de Naciones Unidas para el Medioambiente (PNUMA), advertía que los vertidos contaminantes de los cruceros suponían una amenaza para los países del Caribe, en los que se producía “el tráfico marítimo más intenso del mundo”.

- Contaminación por hidrocarburos.
- Contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.
- Contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.
- Contaminación por las aguas sucias de los buques.
- Contaminación por la basura de los buques.
- Contaminación atmosférica ocasionada por los buques (último anexo que entró en vigor en 2005).

Según esta legislación, está establecido que los vertidos de esta basura no pueden ser arrojados en un rango entre 3 y 25 millas de la costa, mientras que las sentinas y los aceites deben ser tirados a 200 millas de las zonas costeras. Por su parte, los residuos plásticos no degradables están prohibidos en cualquier parte del mar. En cuanto a las denominadas aguas grises generadas por estas embarcaciones, a pesar de tratarse en su mayoría de residuos químicos generados en las áreas sanitarias, no existe ningún tipo de control internacional a través de la citada MARPOL 73/78. Lógicamente, la normativa exige que cada embarcación debe llevar por escrito, en libros dispuestos para ello, la contabilización de los residuos, tanto de los que son desechados como de los que son incinerados.

Dos de las principales problemáticas denunciadas por distintas organizaciones ecologistas son, en primer lugar, esta legislación está diseñada para embarcaciones de mercancías, y no de pasajeros. En segundo lugar, no existe una legislación específica sobre el impacto medioambiental de estas embarcaciones. Desde este punto de vista, se trata de una legislación que resulta a todas luces insuficiente.

Por otra parte, el hecho de que gran parte de los viajes en crucero se realicen por aguas internacionales explica que sea una actividad muy poco regulada en términos medioambientales. Asimismo, una cuestión que puede revelar elemento que, habiendo una legislación de alcance global estos impactos medioambientales sean mayores en los territorios empobrecidos, tiene que ver con los mecanismos y la capacidad de control del cumplimiento de estas leyes.

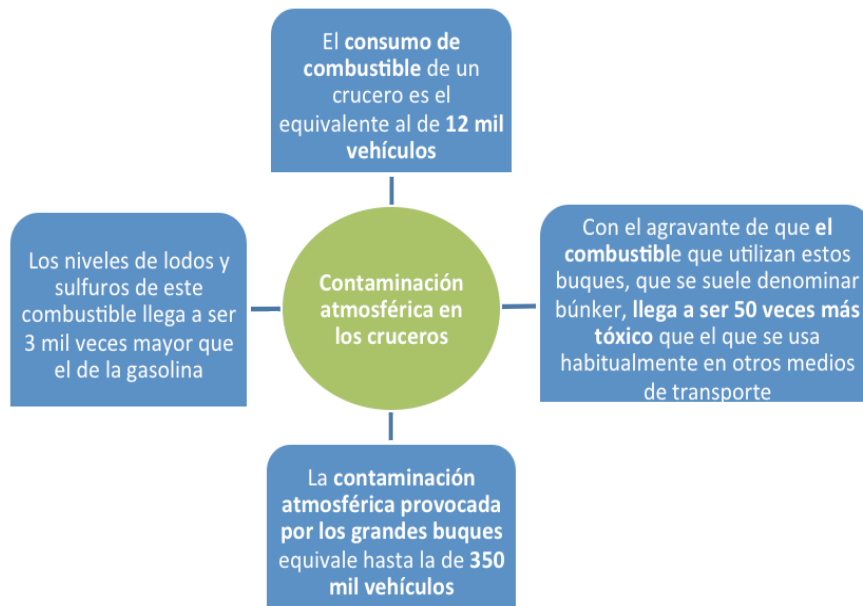
Aunque esta inobservancia no se limita únicamente a los países periféricos. Como ejemplo del nivel de incumplimiento de la normativa internacional para evitar la contaminación de las aguas, según denuncia Oceana **casi el 40% de los buques de los países de la UE (incluyendo en este caso todo tipo de buques) ha tenido deficiencias o violaciones de la normativa MARPOL, cifra que se eleva al 75% se si incluyen todo tipo de deficiencias** (Oceana, 2005).

No existe una legislación específica sobre el impacto medioambiental de estas embarcaciones destinadas al turismo de cruceros. Y la legislación existente ha sido diseñada para embarcaciones de mercancías, y no de pasajeros. A todas luces, la legislación sobre esta actividad es insuficiente.

2.2 Contaminación atmosférica

A pesar de que la cantidad de cruceros que existen así como la cantidad de pasajeros que trasladan es mucho menor que lo que representan otros medios de transporte, **sus impactos en términos de contaminación atmosférica son comparables con los medios dominantes** y, en algunos casos, son todavía más graves. Se presentan algunos datos de referencia sobre la contaminación atmosférica producida por los cruceros en la siguiente ilustración:

Ilustración 2. Contaminación atmosférica de los cruceros



Fuente: Conlin, 2009.

Con el objetivo de lograr una reducción de los costes de estructura que se generan en un viaje en crucero, las compañías del subsector se inclinan por utilizar un fuel de menor calidad y precio, compuesto por los residuos de hidrocarburos más pesados que quedan tras el proceso de refinamiento del crudo para la producción de gasolina o el fuel ligero, combustibles de mayor calidad.

Algunas referencias comparativas con otros de los medios de transporte altamente contaminantes:

- Un crucero que realiza la ruta entre Estados Unidos y Europa produce **más gases efecto invernadero por kilómetro pasajero que un avión que hace ese mismo recorrido**, según la organización británica especializada en cambio climático Climate Care.

- Esta diferencia entre avión y cruceros puede llegar **hasta siete veces más emisiones en el caso de los cruceros.**
- A este impacto de la modalidad de cruceros se debe añadir que **en muchos casos el paquete incluye un viaje en avión hasta el puerto de destino.**

Por otra parte, según informa la organización Oceana, otra fuente de contaminación atmosférica son los humos de la combustión de los combustibles necesarios para la propulsión de los motores y el funcionamiento de los sistemas eléctricos de los cruceros turísticos. Se incluye en este punto, además de la iluminación de los buques, la refrigeración y el aire acondicionado, las máquinas expendedoras y las tragaperras, los centros de ocio y juego, las televisiones, los ordenadores y otros tantos aparatos electrónicos que contienen partículas en suspensión, sulfuros y óxidos de carbono y nitrógeno (Oceana).

Un último causante de la contaminación atmosférica de los cruceros turísticos es el proceso para el tratamiento de los residuos, ya que parte de éstos son incinerados a bordo, principalmente plástico y papel. Este proceso conlleva la emisión de sustancias tóxicas como ifenilos policlorados (PCB's), dioxinas y furanos en los humos de la combustión (Oceana).

2.2.1 Denuncias y multas

Como se señalaba, el hecho de que parte del tránsito de estas embarcaciones sea en aguas internacionales reduce la capacidad de control de sus operaciones, ya sea por parte de los Estados como de los organismos competentes.

Las denuncias y multas a las empresas de cruceros han sido una constante durante los últimos años. Entre 1993 y 1998, según un informe de la Government Accounting Office (GAO) publicado en el año 2000, buques de cruceros se vieron involucrados en un total de 87 casos confirmados de descargas ilegales en el medio marino (PNUMA, 2003).

Específicamente en el caso de las embarcaciones de turismo de cruceros, a partir del comienzo del nuevo siglo se han multiplicado las denuncias y las multas a las empresas del subsector por contaminación y deterioro medioambiental. Algunos ejemplos se exponen a continuación:

- **2001:** tras admitir que entre 1994 y 1998 la compañía había instalado unas tuberías especialmente diseñadas para transgredir los controles de polución y vertido, Royal Caribbean pagó multas por 35 millones de dólares.

A pesar de que la cantidad de cruceros que existen, así como la cantidad de pasajeros que trasladan sea mucho menor que lo que representan otros medios de transporte, sus impactos en términos de contaminación atmosférica son comparables con los medios dominantes y, en algunos casos, son todavía más graves.

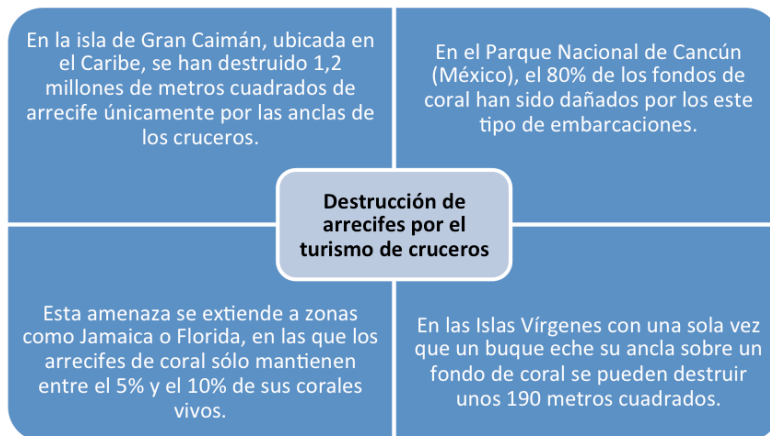
- **2002:** Carnival Cruise Line fue demandada por falsificación durante años de las estadísticas de vertido y polución de seis de sus embarcaciones, por un total de 18 millones de dólares.
- **2002:** la transnacional Norwegiar Cruise Lines debió pagar una multa que ascendió al millón de dólares a las organizaciones medioambientales de La Florida (EEUU).
- **2002:** un ex directivo de Carnival Cruise Lines interpuso, una vez despedido, una demanda a la compañía alegando violaciones medioambientales diversas, entre otras, vertidos de químicos tóxicos a las aguas.

En territorio español, en los últimos años se han sucedido las denuncias y la apertura de causas judiciales a distintas embarcaciones por fondeo ilegal en zonas prohibidas (fondeo sobre praderas de planta marina de posidonia en el Parque Natural de Ses Salines), en las costas de las Islas Baleares, en concreto de Ibiza y Formentera, al crucero alemán Columbus Dos perteneciente la empresa Hapag-Lloyd Cruises ^[7] (Alonso, 2012).

2.3 Otros impactos ambientales

Además de contaminar también la línea de costa, otro agravante de estos perjuicios ecológicos existe cuando la descarga de estas sustancias tóxicas y residuos varios se produce en las cercanías de ecosistemas con más fragilidad, como puede ser el caso de los humedales o los arrecifes de coral. En el caso de los arrecifes de coral, el propio aumento de la presencia de los cruceros turísticos supone una amenaza, por ejemplo a partir del daño causado por sus enormes anclas, añadida a las consecuencias del cambio climático, los vertidos desde tierra, la pesca depredadora o la deforestación, entre otros. En este sentido, algunos datos publicados por Oceana sobre la **destrucción de arrecifes por el turismo de cruceros** son los siguientes (Oceana, 2004):

Ilustración 3. Destrucción de arrecifes por el turismo de cruceros



Otro tipo de problema medioambiental de importancia son **los impactos derivados de la ampliación o bien de la saturación de las infraestructuras portuarias**. Un caso que puede servir de ejemplo sobre lo que puede suponer una ampliación portuaria son los impactos medioambientales identificados en el proyecto de ampliación del Puerto de Tarifa (Tecnoambiente, 2010).

Tabla 2. Previsión de impactos ambientales del proyecto de ampliación del puerto de Tarifa. Tecnoambiente

Acción	Efecto
Acondicionamiento portuario	<ul style="list-style-type: none"> • Afección a comunidades confinadas en el puerto por la pérdida de calidad de las aguas (procesos de rellenos y aterramientos parciales por la sedimentación de los materiales lavados). • Posible afección indirecta sobre bentos y recursos pesqueros. • Introducción de sistemas de iluminación portuarios.
Nuevas infraestructuras, dique de abrigo y explanadas ganadas al mar	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción y modificación de las intensidades y dirección de corrientes. • Afección sobre los procesos de transporte y sedimentación de los materiales sedimentados. • Incremento de pequeños vertidos por las actividades de los nuevos usos del puerto. • Disminución en la renovación de las aguas vinculada a la reducción del oleaje y la hidrodinámica del puerto por los nuevos diques. • Alteración de la morfología de los fondos marinos por la ocupación permanente, debida a los nuevos diques, muelles y explanadas. • Afección a comunidades confinadas en el puerto por pérdida de calidad de las aguas (reducción en la renovación, grado de agitación e incremento de los niveles de contaminación por vertidos directos y riesgo de vertidos accidentales). • Creación de nuevos hábitats en las escolleras del dique de abrigo. • Incremento de niveles de iluminación nocturna en núcleo portuario por el desarrollo de infraestructuras y edificaciones con servicio de alumbrado.
Actividad comercial. Incremento del tráfico terrestre	<ul style="list-style-type: none"> • Incremento del riesgo de accidentes. • Incremento de los niveles de inmisión acústica. • Incremento en las emisiones de gases y partículas a la atmósfera.

<p>Actividad comercial. Operaciones de tránsito de vehículos y pasajeros. Incremento tráfico marítimo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Incremento del riesgo de vertidos accidentales. • Efectos sobre la biología marina, especialmente efectos sobre los cetáceos (colisiones, vibraciones, etc.). • Incremento en las emisiones de gases a la atmósfera. • Incremento de los niveles de inmisión acústica Riesgo. • Aumento de ruidos y vibraciones en el medio marino.
<p>Dragados de mantenimiento</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminación de fondos sedimentarios. • Modificación de los fondos. • Resuspensión de partículas y sustancias contaminantes.

Otro caso emblemático es el de Baleares, destino de los circuitos turísticos del Mediterráneo occidental, que desde 1997 viene recibiendo un incremento constante del tráfico de pasajeros y de vehículos por puerto: entre 1997 y 2006 la movilidad marítima se incrementó en un 137%, y sólo en 2006 se gestionaron 600 mil vehículos. Estos aumentos hicieron que en la temporada estival de 2007 las infraestructuras portuarias baleares dieran muestras de saturación (Seguí Pons & Martínez Reynés, 2008).

Por ello, en 2008 se puso en marcha el proyecto de ampliación del puerto, con la idea de ganar 100 hectáreas de superficie, con la construcción de un espigón de 12,6 mil metros cuadrados únicamente para la recepción de los grandes cruceros turísticos y la remodelación de los muelles comerciales. Como se ha visto, esto conlleva necesariamente un fuerte impacto de distinto alcance sobre el territorio.

Continuando con los impactos medioambientales del turismo de cruceros, no se puede obviar el enorme riesgo que supone para los entornos marítimos y las costas los accidentes de las embarcaciones o los que puedan producirse durante el proceso de repostaje de combustible. Por ejemplo, en el accidente del Costa Concordia, en la costa italiana en enero de 2012 después de chocar contra un arrecife, existió un enorme riesgo de vertido de petróleo y aceites al mar, sin saber exactamente cuál será la contaminación marítima producida por el accidente hasta que no se logre sacar la embarcación hacia tierra. Además, la Isla del Giglio, frente a la que se encuentra la embarcación semi-hundida, es una zona especialmente protegida, ya que allí se encuentra el Santuario de Pelagos para mamíferos marinos.

En definitiva, **las consecuencias actuales y potenciales en materia medioambiental del turismo de cruceros son realmente graves**, y más si se tiene en cuenta que se trata de un subsector con un alto potencial de crecimiento y expansión todavía por desarrollar. En este sentido, **la actividad de cruceros turísticos representa una de las principales amenazas en cuanto a la contaminación de las aguas, la destrucción de biodiversidad marítima, especialmente en zonas de especial fragilidad, y también la contaminación atmosférica y su contribución al cambio climático.**

3. Impactos económicos

Es indudable la gran cantidad de dinero que mueve este millonario negocio en auge, y también que la actividad ha generado miles de puestos de trabajo, directos e indirectos, tanto a bordo como en tierra. Sin embargo, entre otras cuestiones relevantes, **es importante detenerse, en primer lugar, tanto en el reparto y la derrama de los beneficios que produce esta modalidad turística como en la calidad de los empleos que genera.** En el epicentro de los impactos económicos del turismo de cruceros se encuentra necesariamente la globalización económica, sus reglas y sus dinámicas intrínsecas: por una parte un sistema de comercio internacional injusto y desigual; por otra parte la concentración de la riqueza y la sistematización de las desigualdades estructurales.

Sin embargo, en el caso del **turismo de cruceros, un paradigma especialmente radical de esta globalización, las consecuencias negativas en el plano económico se hacen especialmente notables.** En este subsector nos encontramos con un **serio agravante: la desterritorialización del capital oligopólico y sus operaciones.**

Al ser los cruceros turísticos unos resorts flotantes y ambulantes, en su mayor parte domiciliados en paraísos fiscales, estas embarcaciones no están sujetas al pago de impuestos y otras contribuciones que graban la actividad, por lo que las dinámicas de concentración de los beneficios y la escasa derrama de las ganancias en las poblaciones anfitrionas de los desembarcos tienden a potenciarse necesariamente.

Asimismo, muchos autores coinciden en la **falta de datos sistematizados sobre los impactos económicos del turismo de cruceros** (Robertson, 2004). No obstante, algunas cuestiones clave para comprender esta categoría de impactos se centran en intentar despejar interrogantes como el siguiente: **¿quiénes se benefician, y quiénes no, de los cuantiosos ingresos que genera este subsector?**

3.1 Banderas de conveniencia y paraísos fiscales

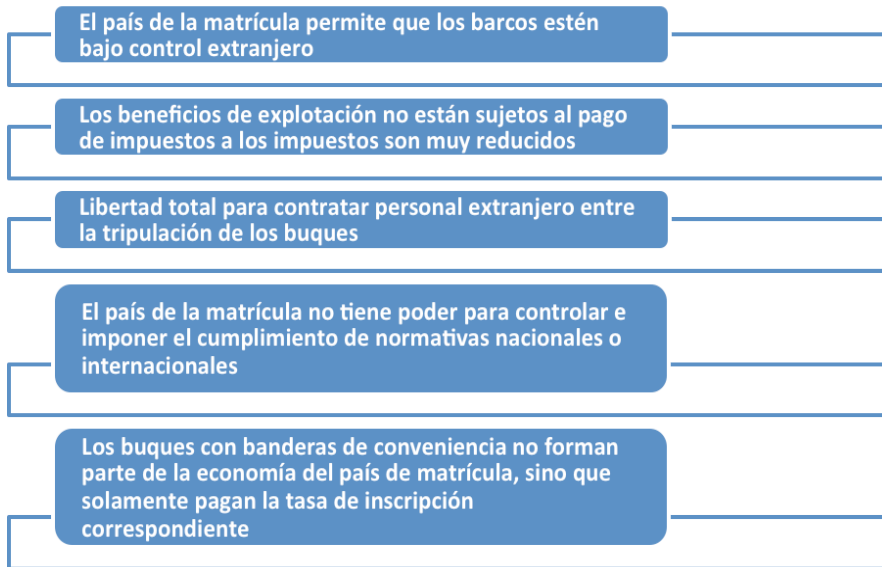
Una característica definitoria del turismo de cruceros que facilita o profundiza varias de sus consecuencias negativas es la utilización de

Los cruceros turísticos representan una de las principales amenazas en cuanto a la contaminación de las aguas, la destrucción de biodiversidad marítima, especialmente en zonas de especial fragilidad, y también la contaminación atmosférica y su contribución al cambio climático.

las denominadas “banderas de conveniencia” (también denominadas FOCs, *Flags of Convenience*), una práctica que tiene larga data en la navegación internacional.

Esta modalidad “implica la matriculación de buques mercantes (...) en países cuya legislación resulta conveniente para el propietario o armador, desde el punto de vista económico...”. Entre los rasgos que caracterizan a estas banderas, se pueden señalar los siguientes (Acha, 2008):

Ilustración 4. Características de las banderas de conveniencia



Por su parte, la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte destaca que una bandera de conveniencia “se constituye cuando no existe un vínculo genuino entre el armador, o dueño de un buque, y la bandera que ese buque enarbola. O sea, cuando la propiedad beneficiosa y el control de un buque están ubicados en un país o países distinto al de sus banderas” (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte).

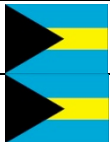




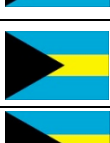
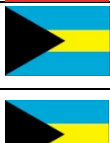




Los países con mayor uso de banderas de conveniencia son: Liberia, Honduras, Costa Rica, Bermudas, Bahamas, Chipre, Vanuatu y Sierra Leona (Acha, 2008). Es evidente que los **beneficiarios de esta práctica son únicamente las empresas propietarias de los cruceros, que evitan de esta manera imposiciones del derecho fiscal, laboral o marítimo de los países de origen** (Robertson, 2004), adaptándose de esta manera y en cada caso a su propia “conveniencia” económica.

Otro aspecto clave para comprender los impactos económicos, y también algunas de las “zonas grises” de información sobre esta modalidad turística es su relación con los paraísos fiscales. **La mayor parte de los barcos destinados al turismo de cruceros están**

registrados en paraísos fiscales, principalmente en Bahamas o Panamá.

Como es sabido, los paraísos fiscales son **Estados que aplican un régimen tributario que resulta especialmente favorable a las empresas y personas** que no son residentes, sino que se domicilian en dicho territorio únicamente a efectos legales. Otras características definitorias de los paraísos fiscales son la **falta total de transparencia y el no intercambio de información fiscal sobre sus contribuyentes con otros países. De esta manera, las empresas que allí se domicilian gozan de una elevada impunidad fiscal y financiera.**

Aunque no es ninguna novedad la relación que existe entre algunos de los grandes capitales del sector turístico, el oscurantismo financiero y fiscal y los paraísos fiscales (Fraile Oliver, D., 2010), en el caso del turismo de cruceros la relación es bastante más explícita. Por ejemplo, en la siguiente tabla se señalan algunos de los principales buques de la actividad de cruceros turísticos y las banderas que enarbolan en cada caso [8]:

Buque	Propiedad	Bandera
Carnival Sensation	Carnival Cruise	Bahamas 
Carnival Imagination	Carnival Cruise	Bahamas 
Queen Elisabeth	Carnival Cruise	Bermudas 
Queen Victoria	Carnival Cruise	Bermudas 
Queen Mary II	Carnival Cruise	Bermudas 
Azura	Carnival Cruise	Bermudas 
Oasis of the Seas	Royal Caribbean International	Bahamas 
Allure of the Seas	Royal Caribbean International	Bahamas 
Freedom of the Seas	Royal Caribbean International	Bahamas 
Disney Magic	Disney Cruise Line	Bahamas 
Disney Fantasy	Disney Cruise Line	Bahamas 

En este sentido, en el negocio de los cruceros el uso de las banderas de conveniencia y los paraísos fiscales representan un paradigma extremo de las ventajas económicas, fiscales y laborales que puede

suponer para los grandes capitales la movilidad entre países del mundo y la desterritorialización de sus inversiones y operaciones, así como también de los perjuicios que conlleva para los pequeños emprendimientos, la población trabajadora, las comunidades locales y los entornos.

3.2 Competencia desigual con el turismo de estancia a pequeña escala

Otro de los impactos económicos intrínsecos al turismo de cruceros es la **competencia desigual que genera con el turismo de estancia a pequeña escala de los territorios** en los que desembarca pasajeros. De esta manera, esta competencia entre cruceros y estancia produce un efecto de **canibalización entre subsectores** del turismo: en los estudios específicos sobre esta cuestión se destaca que en los territorios analizados no existe en ningún caso crecimiento conjunto de los cruceros y la hotelería.

Como se ha señalado en el apartado anterior, **la condición de no territorialidad de los cruceros los coloca, necesariamente, en una posición de superioridad económica, fiscal, laboral y comercial con cualquier otro tipo de turismo**. Si a esto se le añade la fortaleza económica y las importantes economías de escala de las principales empresas del subsector, la competencia desigual se configura como una consecuencia necesaria dentro de la dinámica competitiva del sector turístico.

En primer lugar, **a través de los beneficios fiscales derivados de la utilización de las banderas de conveniencia** y, en segundo, **por las economías de escala, las empresas de cruceros pueden ofrecer bienes y servicios a precios mucho más reducidos que las pequeñas y medianas empresas radicadas en cualquier territorio de desembarco.**

Un caso emblemático se puede encontrar en los *turistizados* territorios del Caribe. La Organización Caribeña de Turismo (CTO, Caribbean Tourism Organization) señalaba a finales del siglo pasado las consecuencias que para sus economías, altamente dependientes del turismo internacional, estaba suponiendo el fuerte avance de la llegada de cruceros a sus territorios. Esta organización indicaba entonces que, a partir del incremento de la llegada de cruceros a sus territorios, **el número de turistas procedentes de Estados Unidos que pernoctaban al menos una noche en tierra había descendido del 61,8% en 1987 al 48,6% en 1998** (Robertson, 2004).

También, y más allá de la competencia entre estancia y crucero, se debe tener en consideración el elevado grado de interconexión que existe entre los grandes capitales de cruceros y de turismo de estancia, lo que repercute en un perjuicio para las pequeñas y medianas empresas en los territorios de desembarco (Robertson, 2004).

Otro de los impactos económicos intrínsecos al turismo de cruceros es la competencia desigual que genera con el turismo de estancia a pequeña escala de los territorios en los que desembarca pasajeros. Esta competencia entre cruceros y estancia produce un efecto de “canibalización” entre subsectores del turismo.

3.3 Consumo en los destinos

Otra de las críticas centrales del turismo internacional de masas, principalmente el turismo entre Centro y Periferia, radica en que del gasto total realizado por cada persona consumidora en el destino queda una parte minoritaria para las economías locales.

En este sentido, la tasa de fuga de capitales en los territorios *turistizados* de países periféricos es muy elevada, variando entre el 20% y el 80% de los beneficios generados por la actividad turística. Esta fuga desde el Sur hacia el Norte se materializa a través de diferentes formas, como el reembolso de préstamos extranjeros, la importación de equipamientos o los materiales y bienes de consumo para satisfacer las demandas de los turistas extranjeros, entre otros.

En términos generales, en el caso del turismo hotelero convencional el 40% de los ingresos generados se quedan en el país anfitrión, mientras que en el caso de cruceros y *todo incluido* esta cifra puede llegar al 10%. **Algunos ejemplos de referencia:**

- En **Tailandia** sólo el 30% se queda en manos del Estado y una parte menor la población local (Duterme, 2007).
- El 85% de los ingresos turísticos generados en la reserva de Massai Mara en **Kenia** son concentrados por los operadores privados que explotan la actividad, mientras que sólo el 5% va a las poblaciones locales (Duterme, 2007).
- En 2010, el FMI destacó que por cada dólar que ingresa en los **países del Caribe** por turismo, sólo quedan quince céntimos en las economías nacionales.

En el caso del turismo de cruceros, más allá de los gastos que pueda generar el propio buque ^[9], cabe preguntarse en primer lugar: **¿qué tipo de gastos realizan las personas turistas en los destinos de desembarco? ¿Qué derrama del consumo de las personas cruceristas deja efectivamente en los destinos de desembarco?** Y una última cuestión: **¿quiénes son las partes beneficiarias de este consumo?**

En primer lugar, en tierra el consumo de los cruceristas se centra fundamentalmente en la compra de excursiones, artesanías y *merchandising*, además de transporte, ropa y comida y bebida. Sin embargo, otro de los impactos negativos de índole económica que conlleva el turismo de cruceros tiene relación con la derrama que el consumo de cruceristas deja en los destinos de desembarco. Una tendencia que agrava la cuestión del **escaso nivel de beneficio que deja el consumo de cruceros en los territorios y poblaciones anfitrionas es el creciente control que las empresas del subsector tienen de los pasajeros y sus gastos, siendo de esta manera estos operadores prácticamente los únicos beneficiarios de todo el negocio.**

En el turismo de cruceros cabe preguntarse qué tipo de gastos realizan las personas turistas en los destinos de desembarco, qué derrama de su consumo queda efectivamente en los destinos de desembarco, y quiénes son las partes beneficiarias de este consumo.

A la vez que adquieren una cuota de mercado cada vez mayor sobre el propio subsector, **estas mismas empresas también van controlando progresivamente las actividades económicas en los territorios de desembarco**, en los que los y las cruceristas descienden de los buques a consumir durante los trayectos. Esta cuestión repercute en que esta concentración sea creciente también sobre la cadena de valor y las actividades conexas al turismo de cruceros, y que el control de las empresas sobre el conjunto de ingresos directos e indirectos que genera la actividad sea también cada vez mayor.

De esta manea, además de por la **escasa cantidad de tiempo que permanecen en los territorios** de desembarco, los y las visitantes que lleguen a través de cruceros a un destino dejarán una aportación económica sensiblemente menor a los que lo hagan a través de cualquier tipo de turismo de estancia. **En el caso del Caribe, al ser el 100% de las compañías que allí operan extranjeras, y con un control cada vez mayor sobre sus lugares de destino, muchos de estos destinos son propiedad de las propias empresas de cruceros** (Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia, 2009). Otro ejemplo: entre 2006 y 2007 el gasto promedio por visitante de cruceros en México, que recibe cruceros tanto por la costa atlántica como por la pacífica, ascendió a 84,41 dólares (unos 67 euros) (Business Research & Economic Advisors, 2007), lo que equivale a aproximadamente 8 veces menos que el del turismo de estancia.

En el Caribe cada vez más compañías cruceristas crean clubes privados en los puntos de destino, que, dicho sea de paso, generalmente poco o nada tienen que ver con el entorno real del territorio. Crean, además, su propia infraestructura de servicios, hoteles y locales de ocio, con lo que el dinero generado, por ejemplo, por el alquiler de equipos de buceo, de embarcaciones, la venta de bebidas o de recuerdos va a parar a manos de las compañías de cruceros, y no a manos de empresas locales. En cambio, dichos países, tanto las poblaciones como los territorios en los que habitan, sí que se ven perjudicados por el aumento de la actividad turística que, entre otras cosas, tiende a poner en peligro la conservación de sus condiciones naturales. Países como la República Dominicana, Bahamas, Barbados o Granada se ven especialmente afectados por este fenómeno.

En esta línea, según destaca la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, las principales compañías del subsector de cruceros ya tienen en propiedad algunos clubs de veraneo y "villas turísticas" (y algunas hasta poseen islas del Caribe), lo que facilita sobremanera concentrar y controlar los gastos de los pasajeros en tierra (ITF Seafarers, 2003).

Además del escaso nivel de beneficio que dejan los cruceros en los territorios y poblaciones anfitrionas, su creciente control por parte de las empresas del subsector tienen de los pasajeros y sus gastos, hace que estos operadores sean prácticamente los únicos beneficiarios de todo el negocio.

Estas compañías tienden a producir una suerte de encapsulamiento de los cruceristas y de su dinero destinado al consumo, también en los territorios de destino. De esta manera, **el turismo de cruceros se constituye como un mercado cautivo**, totalmente controlado por las empresas de cruceros, tanto a bordo como en tierra.

Aunque no se debe perder de perspectiva la crítica esencial al turismo internacional de masas, el turismo de hoteles genera una cadena de valor añadido que en el caso de los cruceros no se produce en ningún caso, por lo que para las sociedades anfitrionas el aporte económico del consumo que se produce en cada territorio es prácticamente nulo. Frente a esto tampoco se puede obviar que son las sociedades locales las que asumen los impactos medioambientales derivados de esta modalidad turística.

3.4 Otros impactos económicos

A las consecuencias económicas antes desarrolladas, deben añadirse al menos dos más que resultan perjudiciales para las comunidades receptoras del turismo de cruceros.

En primer lugar, **el escaso nivel de contratación de personal de algunos de los países receptores del Sur económico para las embarcaciones turísticas.** Un ejemplo es el de los países del Caribe: en los cruceros que viajan al Caribe, la región más visitada del planeta por este tipo de turismo, sólo el 7% del personal a bordo es procedente de esta región (Robertson, 2004).

Por otra parte, se debe tener en cuenta que la *turistización* en general y la apertura al turismo de cruceros en particular conllevan importantes **inversiones públicas, principalmente en materia de infraestructuras para la recepción de los buques y los cruceristas.** Dinero público que se destina al beneficio de visitantes extranjeros, no haciendo uso de este tipo de infraestructuras la mayoría de la población autóctona.

4. Impactos sociales

Parte nuclear de los impactos sociales tienen relación directa con los impactos económicos y medioambientales anteriormente desarrollados. Como se verá a continuación estas consecuencias negativas a nivel social del turismo de cruceros pueden encontrarse tanto a bordo de las embarcaciones como en los destinos de los cruceros.

El creciente peso del turismo de cruceros conllevan importantes inversiones públicas, principalmente en materia de infraestructuras para la recepción de los buques y los cruceristas. Dinero público que se destina al beneficio de visitantes extranjeros, y del que la mayoría de la población no pueden hacer uso.

4.1 Derechos sociales y laborales “de conveniencia”

En términos generales, el fuerte crecimiento de la actividad del turismo de cruceros y su potencia como creadora de empleo durante los últimos años ha sido inversamente proporcional a la calidad de los puestos de trabajo que genera este subsector, tanto en lo relativo a la contratación como a las propias condiciones del empleo. **Las condiciones de trabajo a bordo de los cruceros turísticos son uno de los aspectos que más críticas reciben de este subsector.**

En primer lugar, en el plano de derechos y condiciones laborales, el turismo de cruceros representa un estado de excepción, amparado y legitimado a través de la utilización de las banderas de conveniencia. **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.**

Asimismo, en ocasiones, cuando existe un cierto grado de legislación y regulación en el plano laboral en los países de matrícula, la presión de las empresas de cruceros puede lograr su modificación o la evitación de su cumplimiento: por ejemplo, en el caso de Panamá, cuya legislación laboral reconoce un día de descanso para los trabajadores, las empresas de cruceros lograron que se las eximiera del cumplimiento de esta norma (Robertson, 2004).

Por ello, detrás del “lujo” y la “fantasía” de algunos cruceros suelen esconderse una gran precariedad laboral y unas condiciones indignas de contratación y empleo. De esta manera, el extremo contraste entre las condiciones del pasaje y de la población trabajadora dentro de los cruceros se constituye como una norma en el subsector. **Mientras que la parte visible de la actividad a bordo se realiza en unas condiciones que pretenden ser altamente satisfactorias para los consumidores y consumidoras, las circunstancias de todo el conjunto de tareas invisibles (lavandería, servicios de limpieza, cocina, marinos, entre otras) son totalmente opuestas.**

Una oposición entre el pasaje y la tripulación de los cruceros turísticos que fue reflejada en el informe sobre esta actividad realizado por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF Seafarers) y War on Want, *Barcos de explotación (La realidad de los que trabajan a bordo de los cruceros)* (ITF Seafarers).

Asimismo, en una visita a una embarcación turística, el director de la campaña de cruceros de ITF, Jim Given, detalló las condiciones en las que (sobre) vivía parte de la tripulación: el buque contaba con dos duchas para cien personas, hombres y mujeres, y un comedor para

Detrás del “lujo” y la “fantasía” de algunos cruceros suelen esconderse una gran precariedad laboral y unas condiciones indignas de contratación y empleo.

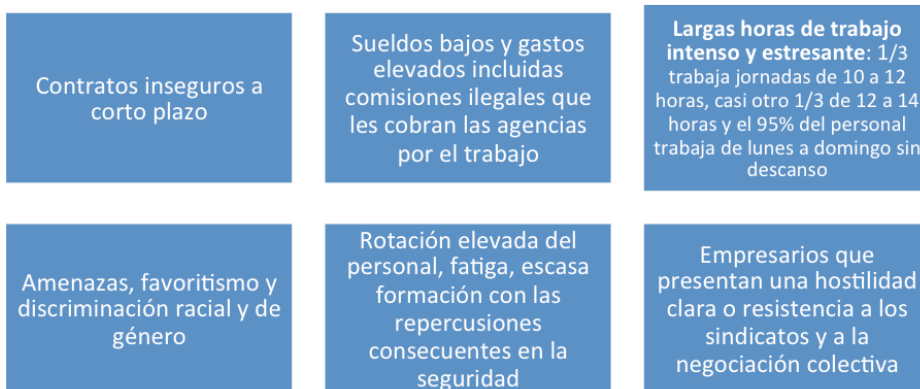
trescientas. Además, denunció que la tripulación dormía en cabinas de tamaño muy reducido para seis tripulantes. Esta misma organización destacó que el personal empleado en la hostelería de los cruceros turísticos eran los que peores condiciones laborales tenían en todo el sector, llegándolo a comparar con las condiciones de los talleres clandestinos (ITF Seafarers, 2003).

En cuanto a las jornadas de trabajo, durante períodos consecutivos de hasta seis meses la población empleada en los cruceros trabaja los siete días de la semana, con “derecho” sólo a unas pocas horas de descanso. Un tercio de los empleados y empleadas trabaja jornadas de 10 a 12 horas diarias, menos de un tercio de 12 a 14 horas de jornada y el 95% del personal trabaja de lunes a domingo sin descanso durante la semana, según denuncia la Federación Internacional de Trabajadoras del Transporte.

Además, como colofón, una de las principales fuentes de reducción de costes de las empresas de cruceros fueron los costes laborales. En este sentido, la Federación Internacional ha señalado que las personas empleadas como tripulación en los cruceros desde hace décadas reciben salarios bajos y tienen limitados los derechos laborales (Robertson, 2009).

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte resume las condiciones de trabajo en los cruceros turísticos con las siguientes características (ITF Seafarers, 2003):

Ilustración 5. Condiciones de trabajo en los cruceros



A esto deben añadirse las **grandes dificultades para que existan organizaciones sindicales, o para que éstas puedan defender los derechos de las personas empleadas a bordo, así como la inexistencia de un convenio sindical.** Según la ITF la mayor parte de los marinos no están afiliados a ningún sindicato. Estas dos cuestiones, en definitiva, permiten que las condiciones de trabajo no decentes y los demás abusos a la población trabajadora en las embarcaciones sean sistemáticos.

Según señala esta Federación, “por regla general, la mayoría de los Marineros a bordo de las BDC (banderas de conveniencia) no son sindicalizados y esto constituye uno de los principales motivos por los cuales los sindicatos tienen poca o ninguna influencia en lo que ocurre a bordo. La ITF interviene para hacer lo que una organización sindical sola no puede. Lucha hace más de 50 años contra las banderas de conveniencia y por los derechos de los trabajadores” (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte).

4.2. Discriminación a bordo

Otra característica del empleo en una mayoría de estas embarcaciones turísticas es la marcada existencia de una jerarquización del personal contratado a partir de criterios de origen étnico o racial, nacionalidad y género.

En primera instancia, estas prácticas discriminatorias se reflejan en que la población trabajadora de origen occidental es generalmente la única que tiene acceso a puestos de trabajo de “línea de frente”, esto es, visibles y de contacto con los pasajeros a bordo. Por el contrario, el resto del personal empleado, procedente de Asia, África, América Latina o Europa del Este, es contratado para la realización de trabajos invisibles y con menor salario, ya sea en las cabinas, en la cocina o en la sala de máquinas de las embarcaciones (ITF Seafarers, 2003). La lógica que subyace detrás de estas prácticas discriminatorias, es la siguiente: a medida que las tareas se hacen más visibles para el pasaje de los cruceros, se produce una “occidentalización” del personal contratado.

Existen **dos elementos que facilitan este tipo de prácticas a bordo: la denominada “dotación de conveniencia”, es decir que los trabajadores proceden de distintas partes del mundo, y el alto grado de división del trabajo a bordo.** De esta manera, se pueden asignar roles en función del origen o nacionalidad de cada persona, por ejemplo, personal chino en las lavanderías; hindúes en las cocinas; indonesios en la limpieza de los camarotes; europeos del Este realizando tareas como camareros en los bares o cafeterías; israelíes en las labores de seguridad; brasileros e italianos en las actividades de animación del pasaje (Longo & Sanchetto, 2012).

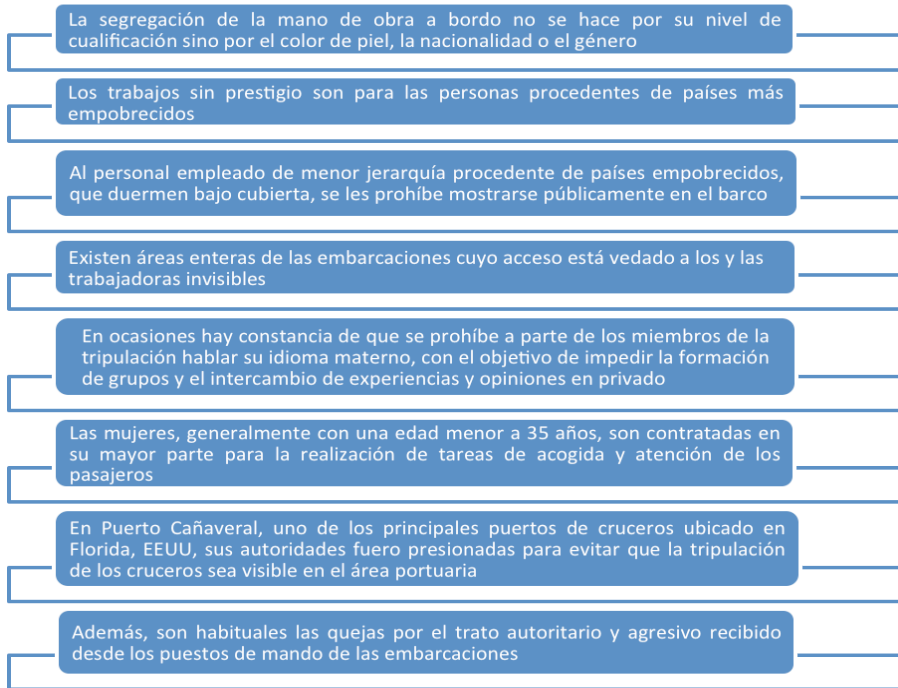
Los antecedentes de estas formas y niveles de discriminación laboral habría que buscarlos en las antiguas colonias. De esta manera, entrado el Siglo XXI a bordo de los cruceros se reviven escenas del largo período colonial, un escenario con una férrea división del trabajo sustentada en la discriminación y los estereotipos, en el que a cada persona le corresponde interpretar un rol en función de su género, su origen étnico o racial o su nacionalidad.

En los cruceros se pueden asignar roles de trabajo en función del origen o nacionalidad de cada persona, por ejemplo, personal chino en las lavanderías; hindúes en las cocinas; indonesios en la limpieza de los camarotes; europeos del Este realizando tareas como camareros en los bares o cafeterías; israelíes en las labores de seguridad; brasileros e italianos en las actividades de animación del pasaje.

Un espectáculo sobre las aguas dispuesto para las clases medias consumidoras de los países centrales, anhelantes de vivir esta *realidad de ficción*, en la que existe una oposición extrema entre el escenario y las bambalinas, entre lo que es visible y lo que se esconde, entre la exclusividad del pasaje y la indignidad de la tripulación.

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte resume las prácticas discriminatorias a la población trabajadora a bordo de los cruceros turísticos de la siguiente manera (ITF Seafarers):

Ilustración 6. Prácticas discriminatorias sobre los trabajadores/as en los cruceros



4.3. Agresiones sexuales

Otro de los aspectos característicos de los cruceros turísticos que en mayor medida ponen en evidencia la “tierra de nadie” son las **denuncias que ha habido por violaciones y acoso sexual a bordo de los cruceros**, cuyos victimarios pueden ser tanto miembros de la tripulación u otros pasajeros a bordo. **Las víctimas son, salvo contadas excepciones, mujeres.**

Más allá de los aspectos socioculturales característicos del patriarcado y sus consecuencias para las mujeres en términos de desigualdad, relaciones de poder y falta de equidad, hay **dos factores específicos de los cruceros que facilitan la consumación de este tipo de delitos: la carencia de “poder de policía” dentro de los buques turísticos, y el aislamiento que suponen las travesías por mar.**

Por ejemplo, según los datos de un estudio de abogados especializado en derecho marítimo, una de las principales compañías de cruceros tiene **2 informes de violación o agresión sexual por cada 100 mil pasajeros**; otra tuvo un reporte de **99 violaciones o agresiones sexuales en un período de cinco años**; y una tercera reportó **173 violaciones o agresiones sexuales en un período de tiempo similar** (Lipcon).

En 1999, la Carnival Cruise se vio obligada a reconocer **62 incidentes de este tipo en cinco años en 12 de las embarcaciones que esta empresa tenía entonces operativas**. Los victimarios eran personal empleado de la tripulación mientras que las víctimas eran tanto pasajeras como empleadas (Townsend, 1999).

Volviendo a las banderas de conveniencia, existe un claro agravante sobre esta cuestión. **Al tratarse de hechos sucedidos en su mayoría en aguas internacionales, las compañías navieras no tienen la obligación de informar a las autoridades de los países sede**, generalmente Estados Unidos o la Unión Europea. Aprovechando que la mayor parte de las embarcaciones están registradas en países con leyes criminales y fiscales laxas, **este limbo legal deja a las víctimas en una situación de mayor vulnerabilidad**, y a los victimarios, más impunes.

4.4 Otros impactos sociales

A lo señalado, deben añadirse otras consecuencias negativas del turismo de cruceros en el ámbito social. En este sentido, cabe observar el **grado de interacción que se puede producir entre crucerista y territorio y población anfitriona**. También volviendo al Caribe como destino emblemático, hasta en el caso del muy criticable turismo internacional de estancia los y las turistas al menos pasaban unos días en los territorios e tenían la posibilidad, aunque muy limitada, de interacción con una parte, también mínima, de la población autóctona. Con la proliferación del turismo de cruceros en estos territorios, **las visitas se reducen a unas pocas horas, con la consecuente construcción de un conocimiento totalmente anecdótico y estereotipado de la realidad local**.

4.5 El desembarco de la Responsabilidad Social Corporativa

No es una novedad la correlación que existe entre la visibilización de los impactos sociales o medioambientales de una gran compañía o de un determinado sector económico y sus esfuerzos por construir y promocionar una imagen corporativa pública que vaya exactamente en el sentido contrario.

Aunque, por gozar de una imagen históricamente positiva, el sector turístico llegó algo más tarde que otros de los sectores económicos

Aunque el turismo llegó algo más tarde que otros sectores económicos a la carrera de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC), durante la última década han proliferado certificaciones, premios, programas y otras tantas iniciativas tendentes a esta construcción icónica contemplada en las modernas políticas "responsables" de marketing.

más impactantes a la carrera de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC), durante la última década han proliferado las certificaciones, los premios, los programas y otras tantas iniciativas como actuaciones tendentes a esta construcción icónica contemplada en las modernas políticas “responsables” de marketing y comunicación comercial.

Algunos **ejemplos de las prácticas a través de las cuales se desarrollan y materializan las políticas de RSC en el subsector global del turismo de cruceros** pueden ser los que se reseñan en la tabla a continuación:

- En 2012 la empresa **Costa Cruceros**, tras el accidente sufrido por el **Costa Concordia** y el fuerte perjuicio ocasionado a la imagen corporativa, fue galardonada con el premio Go Green Award 2012, otorgado por la revista Weekend Weekly de Hong Kong. El motivo formal de este premio fue la puesta en marcha por parte de esta empresa de prácticas de gestión de residuos, reciclaje de aluminio, vidrio y otros desechos, utilización de plantas de desalinización para la producción de agua y medidas de ahorro de energía y combustible.
- Otro caso de reconocimiento es el de MSC Cruceros, primera compañía ha recibido el certificado Las Seis Perlas Doradas, de Bureau Veritas, “por su compromiso ambiental”. Esta misma empresa ha recibido otros galardones, como el Green Planet Award (por sus “instalaciones ecológicas”), y el premio CIAL por el reciclaje de aluminio (MSC Cruceros). La operadora MSC Cruceros también ha firmado un acuerdo con UNICEF para poner en marcha proyectos de infancia en Brasil (2009) o realizar exposiciones sobre esta temática en el Puerto de Barcelona a bordo de uno de sus buques, justamente en dos de los principales destinos de la compañía.
- Otro ejemplo de prácticas de Responsabilidad Social Corporativa en el subsector del turismo de cruceros: la línea Linblad Expeditions aporta unos 5000 dólares semanales a la Galapagos Conservation Foundation (GCF) para la conservación del medioambiente en el lugar, uno de sus destinos estrella. Por ello, el propietario de esta empresa transnacional, Sven Olof Linblad, fue reconocido con el Premio Global 500 concedido por el PNUMA.

Por otra parte, en la línea de las políticas de RSC las **certificaciones medioambientales** son otro de los instrumentos que pueden dotar de legitimidad y mejorar la imagen corporativa de las compañías del subsector:

Más allá de este tipo de iniciativas por parte de las operadoras del turismo de cruceros, tan cosméticas como voluntarias, la RSC no altera en ningún caso el estado de situación: una realidad marcada por unas consecuencias medioambientales profundas e irreversibles, la injusticia laboral, los impactos sociales en los destinos o la concentración de los beneficios generados.

Las **Normas Smart Voyager** para embarcaciones turísticas tienen “el objetivo de garantizar cruceros social y ambientalmente responsables alrededor de las Islas Galápagos” (CYD Certified). Actualmente un total de cinco embarcaciones turísticas que viajan a ese destino cuentan con esa certificación.

Durante los últimos también se han puesto en marcha y promocionado determinadas **mejoras en las embarcaciones que permiten una reducción de algunos de los impactos medioambientales que conllevan**. Algunos ejemplos:

- **Royal Caribbean** en su buque Oasis of the Seas mejoró el diseño del casco y su pintura para que el avance sea más fluido y emplear menos energía, lo que a su vez reduce las emisiones.
- Cuatro barcos de esta empresa y otros cuatro de la clase Millenium de Celebrity Cruises están equipados con motores que no producen humo.
- Esta línea de cruceros afirma haber alcanzado mayor eficiencia en sus sistemas de calefacción, ventilación y aire acondicionado gracias a la instalación, en todas las naves de la flota, de láminas que las protegen de los rayos solares, de tal manera que el barco permanece más frío y se reduce el uso de aire acondicionado.
- También se destacan diversas iniciativas empresariales relacionadas con el reciclaje a bordo de las embarcaciones.

Sin embargo, más allá de este tipo de iniciativas por parte de las operadoras de este subsector, tan cosméticas como voluntarias, la RSC no altera en ningún caso el estado de situación: una realidad marcada por unas consecuencias medioambientales profundas e irreversibles, la injusticia laboral, los impactos sociales en los destinos o la concentración de los beneficios generados. Las cuestiones de fondo y definitorias de este turismo de cruceros no se pueden revertir o transformar trastocando las formas o maquillando sus consecuencias.

Más allá de las declaraciones de buenas intenciones de las grandes empresas de cruceros, **lo que sin duda sí es necesario es una legislación internacional clara, vinculante y de estricto cumplimiento, a la que las compañías del subsector deban someterse, y no cumplir de forma voluntaria**. Mucho más tratándose de una actividad económica en pleno auge, cuyos impactos son especialmente destructivos para los entornos locales y el medioambiente global, y sus consecuencias tan perniciosas para las personas trabajadoras y las comunidades.

El turismo de cruceros es un nítido paradigma del funcionamiento de la globalización económica en el siglo XXI.

5. Consideraciones finales

5.1 Detrás del lujo

Si algo parece haber quedado claro de la información aportada y analizada a lo largo de estos textos es que el turismo de cruceros es un nítido paradigma del funcionamiento de la globalización económica en el siglo XXI.

En primer lugar, características definitorias de esta actividad (como **la movilidad física, la posibilidad de recolocación del capital en tiempo y lugar a conveniencia de los intereses de las operadoras, contar con una población trabajadora que puede proceder de cualquier parte del planeta, la posibilidad de seleccionar las condiciones fiscales y laborales nacionales que resulten más provechosas para las empresas o la ausencia de regulaciones globales estrictas para la actividad**), aunque más radicalizadas, son también características definitorias de esta globalización.

A esto se deben añadir otros dos aspectos que atañen a la oferta y la demanda del turismo de cruceros. En primer lugar, en la oferta el **nivel de concentración de los operadores es superior a prácticamente todas las actividades económicas** en esta globalización, operadores que también cuentan con fuertes grupos de presión sectorial para incidir en las decisiones políticas. El segundo aspecto son las **condiciones laborales “de conveniencia” a las que están sometidas las personas trabajadoras** a bordo.

Por su parte, en la demanda es destacable que, a través de un fuerte incremento en la inversión publicitaria, se ha logrado construir al **consumo de turismo de cruceros como un objeto de deseo masivo**, promoviendo el **consumo aspiracional**, y su **tendencia a la masificación** entre las clases medias consumidoras de los países centrales.

Finalmente, también son un **emblema de esta globalización económica los graves impactos que esta actividad conlleva a todos los niveles**, constituyéndose así también como un **paradigma de las desigualdades estructurales y de la insostenibilidad del modelo productivo y del estilo de vida hegemónicos** en los territorios opulentos del planeta.

A lo largo de la segunda parte de *Lo que hunden mientras flotan* se han podido observar los principales impactos de esta actividad. Unos impactos que se pueden resumir de la siguiente manera: contaminación del aire, el agua y la tierra y destrucción de biodiversidad en materia medioambiental; violación sistemática de derechos sociales, laborales y sindicales en el ámbito social; e impunidad fiscal a través del uso de banderas de conveniencia y

Los principales impactos del turismo de cruceros son: contaminación del aire, el agua y la tierra y destrucción de biodiversidad en materia medioambiental; violación sistemática de derechos sociales, laborales y sindicales en el ámbito social; impunidad fiscal a través del uso de banderas de conveniencia; y por último fuertes dinámicas de control y concentración de los beneficios de la actividad, sin derramas para las poblaciones anfitrionas.

fuertes dinámicas de control y concentración de los beneficios de la actividad, sin derramas para las poblaciones anfitrionas de esta modalidad turística.

Detrás del escenario del lujo y la exclusividad, **las bambalinas del turismo de cruceros ponen en evidencia un ejemplo radical de una globalización económica y financiera pensada y diseñada únicamente para el beneficio del gran empresariado, y que está resultando empobrecedora para las mayorías, explotadora para las poblaciones trabajadoras, saqueadora para los recursos y materiales, y devastadora para las condiciones naturales del conjunto del planeta.**

5.2 Los límites frente a la ficción de la infinitud

Uno de los relatos que forman parte del *storytelling* [10] dominante es el de la infinitud y la ausencia de límites con los que tropezar. Según esta lógica que aspira a un crecimiento económico infinito, existirían posibilidades ilimitadas de recursos, de fuentes de energía, de producción y acceso a bienes, de generación de residuos, de movimiento, de deseos y también de goce.

En este *storytelling* existe un interesado olvido de los límites biogeofísicos de inputs (por ejemplo, el agotamiento de los recursos) y de outputs (por ejemplo, la saturación de los sumidores) con los que, necesariamente, toparse. Este es uno de los relatos ficcionales con un fuerte contenido ideológico y seguramente con una menor carga lógica y verídica, aunque a pesar de ello haya logrado convertirse en todo un reflejo del imaginario colectivo de las sociedades de consumo.

Sin embargo, la realidad se impone, y muestra que las evidencias medioambientales de la insostenibilidad de los modelos de producción, distribución, transporte y consumo son cada vez más evidentes [11]. Y las crisis ecológica, energética y climática que atraviesa el planeta son clara muestra de ello.

Un contexto en el que **el turismo de cruceros aparece como una apuesta de presente y futuro del gran empresariado turístico, en un sentido contrario a la evidencia de los límites biogeofísicos.** Mientras que el turismo internacional de estancia parece atravesar una situación de saturación y estancamiento, la historia comercial de los cruceros turísticos parece recién estar comenzando su andadura. Y el hecho de **pensar que el auge y los records de desplazamientos del subsector del turismo de cruceros pueden estar todavía por llegar, obliga a poner especial atención en estas cuestiones.**

Por ello, se hace cada vez más imprescindible una reflexión crítica sobre las formas de viajar, disfrutar y descansar en el marco de las

Las evidencias medioambientales de la insostenibilidad de los modelos de producción, distribución, transporte y consumo son cada vez más evidentes. Y las crisis ecológica, energética y climática que atraviesa el planeta son clara muestra de ello.

sociedades de consumo. En este sentido, parece necesaria una transformación sociocultural que incida directamente en un cambio esencial en el estilo de vida de las clases medias consumidoras en las sociedades de países centrales. A la vez que se van construyendo y articulando iniciativas entrelazadas entre Norte y Sur para promover una forma de turismo más responsable, que priorice el cuidado al medio ambiente, la frugalidad, la lentitud, la mesura y la revaloración de la proximidad.

5.3 Alternativas necesarias

Frente a la expansión del modelo de turismo dominante en la globalización económica, vienen construyéndose y articulándose en muchos países del mundo distintos tipos de alternativas para la promoción de otros turismos.

Con el paso de los años, estas iniciativas, colectivos y organizaciones fueron dando lugar a la construcción de un movimiento social Norte - Sur que aspira a crear y promover una práctica turística que cuente con la participación activa de las comunidades locales, que sea medioambiental y socialmente sostenible, que promueva el desarrollo social y económico de los destinos, y se sostenga en un tipo de demanda alejada de cualquier forma de masificación, sustentada en otras motivaciones y que fomente el intercambio, el aprendizaje y el conocimiento mutuo.

Iniciativas que, en última instancia, intentan suscitar nuevas formas de viajar, conocer, descansar y experimentar, apoyadas en un conjunto de principios y criterios fuera de las lógicas productivista y economicista, y relacionados con valores, como la equidad, la solidaridad, la justicia o el respeto por el medioambiente. Y también que en los destinos visitados no existan muros entre los complejos turísticos y la vida local.

Mientras que en el modelo de turismo hegemónico se deja a las poblaciones anfitrionas y las generaciones por venir únicamente la propiedad y la hipoteca de los impactos negativos de la actividad, **las alternativas impulsadas desde los movimientos por un turismo responsable tienen como principio clave la participación directa de las poblaciones o comunidades locales de los territorios receptores en la toma de decisiones que atañen a la actividad, y también en el reparto de los beneficios que puedan generarse.**

Asimismo, en cuanto a las formas de producción, se plantea que un turismo responsable **debe promover el desarrollo local de las comunidades receptoras, contribuir a la protección y conservación de las condiciones naturales del territorio, ser social y económicamente sostenible, producirse a pequeña escala y con condiciones laborales dignas.** En cuanto a las formas de consumo, se

propone un turismo fuera de las lógicas y dinámicas del consumismo, la responsabilidad de las personas viajeras, el respeto a las culturas locales y unos intercambios interpersonales con roles horizontales.

El desarrollo turístico en el capitalismo global está auto-condenado al crecimiento infinito para garantizar su propia supervivencia, por lo que, viviendo en un mundo finito y de recursos limitados, es un modelo suicida. Por ello, para contrarrestar este sinsentido estas alternativas se hacen imprescindibles en un contexto que dibuja en el horizonte un colapso social y medioambiental cada vez más próximo. Alternativas que apelan a la necesidad de una transformación personal y colectiva, a una fundación de un nuevo tipo de turismo. En definitiva, se trata de una evolución que ponga a la vida en el centro, a la economía al servicio de las personas, y a la sostenibilidad social y medioambiental como norma de un nuevo modelo económico, productivo y de desarrollo.

Notas:

[1] Aguas grises: Procedentes de las piscinas, lavabos, duchas, lavadoras, etc. Residuos de detergentes, cloro, flúor y todos los residuos químicos que produzcan las áreas sanitarias del crucero.

[2] Aguas negras: Comprenden todos los residuos introducidos en los retretes desde heces fecales, restos orgánicos y papel.

[3] Sentina: Producida por los motores de propulsión y otros sistemas de generación de los buques que incluyen aceites e hidrocarburos.

[4] Basura: De la comida y productos de consumo humano durante la travesía que incluyen plásticos con hidrocarburos, residuos sólidos y orgánicos.

[5] Tóxicos: Producidos por el revelado de fotografías en los estudios con que cuentan los barcos, productos farmacéuticos, tintas, materiales electrónicos, pintura, disolventes, etc los cuales contienen químicos altamente tóxicos como Tributilestano, percloroetileno, ácidos y metales pesados del material fotográfico, tolueno, xileno, benceno procedentes además de pilas eléctricas, bombillos, baterías, cablería , etcétera.

[6] Países entre los que no se encuentra, por ejemplo, Bermudas (International Maritime Organization). Un Estado en el que muchas embarcaciones turísticas tienen su sede y, como se verá más adelante, utilizan su bandera como "bandera de conveniencia".

[7] Los propietarios de esta empresa son el consorcio Albertd Ballin (77,9%) y TUI AG (22,1%) (Hapag-Lloyd).

[8] Tanto Bahamas como Bermudas son considerados paraísos fiscales para la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

[9] Servicios portuarios, muellaje, remolcador, suministro de agua potable, recolección de desperdicios o compra de provisiones, entre otros. (Brida, Bukstein, & Tealde, 2012).

[10] El concepto de storytelling y su peso en el imaginario colectivo se puede explicar de la siguiente manera: "...el poder que tienen las historias para constituir una realidad [...] Y el storytelling ha llegado a rivalizar con el pensamiento lógico [...] Una historia que procura una explicación tranquilizadora de los acontecimientos también puede engañar al eliminar las contradicciones y las complicaciones" (Salmon, 2008).

[11] Por ejemplo, el cambio climático, la contaminación del agua, la tierra y el aire, la pérdida de biodiversidad o el agotamiento de las materias primas y las fuentes de energía son algunos de los elementos que caracterizan a este escenario de límites.

Referencias bibliográficas:

Acha, H. (2008). Banderas de conveniencia. *Aequitas Virtual. Publicación de la Facultad de Ciencias Jurídicas. Universidad del Salvador. Argentina.*

Alonso, J. (18 de junio de 2012). Fiscalía investiga el fondeo del Columbus Dos sobre posidonia. *Última Hora.*

Asociación Cruceirista de España (ACE). (s.f.). *www.asociacioncruceirista.com.* Recuperado el octubre de 2012, de *www.asociacioncruceirista.com.*

Asociación Cruceirista de España. (s.f.). *www.asociacioncruceirista.com.* Recuperado en octubre de 2012, de *www.asociacioncruceirista.com.*

Brida, J., Bukstein, D., & Tealde, E. (2012). Patrones de gastos de cruceiristas en dos puertos uruguayos. *Estudios y perspectivas en turismo. Volumen 21.*

Brida, J., Bukstein, D., Garrido, N., Tealde, E., & Zapata, S. (2010). Impactos económicos del turismo de cruceiros. Un análisis de los gastos de los pasajeros de cruceiros que visitan el Caribe colombiano. *Estudios y perspectivas del turismo. Volumen 19.*

Business Research & Economic Advisors. (2007). *Aportación económica del turismo de cruceiros en México. Un análisis basado en encuestas de los impactos de los gastos de los pasajeros, la tripulación y las líneas de cruceiros.* Asociación de Cruceiros del Caribe de Florida.

Cámara de Comercio de Valencia. (2006). *Dossier sobre Turismo de Cruceiros.*

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Valencia. (2009). *El turismo de cruceiros.*

Cámara Valencia. (2010). *El turismo de cruceiros.*

CEPAL. (2008). *Complejos Hotelero - inmobiliarios integrados: inversiones y estrategias empresariales.* Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Naciones Unidas.

CLIA. (2011). *The Overview.* Cruise Lines International Association.

Conlin, J. (12 de febrero de 2009). Cruise lines urged to shrink their footprints. *The New York Times.*

Consejo Europeo de Cruceiros. (2012).

Consejo Europeo de Cruceiros. (2012). *Informe Anual de Contribución a la Economía Europea 2012.*

- Costa Cruceros. (s.f.). *www.costacruceros.es*. Recuperado en octubre de 2012.
- Cruceros y Destinos. (2010). Crean la primera pelota de golf con comida para peces dentro. *Cruceros y Destinos*.
- CYD Certified. (s.f.). *www.smartvoyagercertified.com*. Recuperado en octubre de 2012, de *www.smartvoyagercertified.com*.
- Dowling, R. (. (2006). *Cruise Ship Tourism*. CABI Publishing.
- Duterme, B. (2007). Turismo hoy: ganadores y perdedores. En VV.AA., *Turismo hoy: ganadores y perdedores. Alternativas meridionales*. Editorial Popular.
- European Cruise Council. (2012). *2011 / 2012 Report Making a real social and economic contribution to europe's economy*.
- European Cruise Council. (s.f.). *www.europeancruisecouncil.com*. Recuperado en octubre de 2012, de *www.europeancruisecouncil.com*.
- Exceltur. (s.f.). *www.exceltur.org*. Recuperado el octubre de 2012, de *www.exceltur.org*.
- Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. (s.f.). *www.itfglobal.org*. Recuperado el octubre de 2012, de *www.itfglobal.org*.
- Fernández Duménigo, L. (2008). *La modalidad de turismo de cruceros: evolución, desempeño y perspectivas*. Universidad de La Habana. Centro de Estudios Turísticos.
- Fernández Miranda, R. (2011). *Viajar Perdiendo el Sur. Crítica del turismo de masas en la globalización*. Libros en Acción.
- Fraile Oliver, D. (2010). Destapan las vergüenzas de la hotelera Barceló. *Revista Namasté*.
- G., B., & Zapata Aguirre, S. (2010). Economic impacts of cuise tourism: the case of Costa Rica. *Anatolia*.
- Hapag-Lloyd. (s.f.). *www.hapag-lloyd.com*. Recuperado en 2012 de Octubre, de *www.hapag-lloyd.com*.
- Hosteltur. (2004). Navegando a toda máquina.
- Hosteltur. (2004). Viajes a la carta.
- IMO. (1973). Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques. *MARPOL 73/78* . International Maritime Organization.
- Infoadex. (2012). *Resumen Estudio Infoadex de la Inversión Publicitaria en España 2012*. Infoadex.
- International Maritime Organization. (s.f.). *www.imo.org*. Recuperado en octubre de 2012, de *www.imo-org*.
- ITF Seafarers. (s.f.). *www.itfseafarers.org*. Recuperado en octubre de 2012, de *www.itfseafarers.org*.
- ITF Seafarers. (2003). *www.itfseafarers.org*. Recuperado en octubre de 2012, de *www.itfseafarers.org*.
- Lipcon, M. A. (s.f.). *www.lipcon.com*. Recuperado en octubre de 2012, de *www.lipcon.com*.
- Longo, V., & Sanchetto, D. (7 de febrero de 2012). Exotismo "low cost": cruceros y tripulantes. *Diagonal Periódico* .
- MSC Cruceros. (s.f.). *www.msccruceros.es*. Recuperado en octubre de 2012, de *www.msccruceros.es*.
- Observatorio Turístico de la Comunitat Valenciana. (2011). *Turismo de cruceros. Marzo de 2011*.

- Oceana. (2004). *Contaminación por cruceros*. Oceana.
- Oceana. (2005). *La flota de la UE y la contaminación crónica de los océanos por hidrocarburos*. Oceana.
- OMT. (2011). *Turismo de cruceros. Situación actual y tendencias*. Organización Mundial del Turismo.
- PNUMA. (2003). *Guía de evaluación de necesidades para elaborar planes nacionales para la reducción de la contaminación por aguas residuales domésticas*. Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente.
- PNUMA. (2004). *www.pnuma.org*. Recuperado en octubre de 2012, de *www.pnuma.org*.
- Robertson, G. (2009). *Informe sobre turismo en crucero 2008*. Lighthouse Foundation. Fundación para los Mares y los Océanos.
- Robertson, G. (2004). *Turismo de Cruceros. Informe 2003*. Lighthouse Foundation. Fundación para los Mares y Océanos.
- Salmon. (2008). *Storytelling. La máquina de construir historias y formatear las mentes*. Península.
- Savia. (2007). *A toda máquina. Los cruceros, un motor de la industria*. Savia.
- Seguí Pons, J., & Martínez Reynés, M. (2008). *Las nuevas pautas de movilidad y su impacto en las infraestructuras de transporte en baleares. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica*. Universidad de Barcelona.
- Star Cruises. (s.f.). *www.starcruises.com*. Recuperado en octubre de 2012, de *www.starcruises.com*.
- Tecnoambiente. (2010). *Adenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa. Documento de síntesis*. Puerto Bahía de Algeciras. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.
- Townsend, R. (25 de julio de 1999). *62 violadas en cruceros de placer*. *El País*.
- Wikipedia. (s.f.). *www.wikipedia.org*. Recuperado en octubre de 2012, de *www.wikipedia.org*.

ALBA SUD es una organización catalana especializada en investigación y comunicación para el desarrollo. Su sede social se encuentra en Barcelona, pero mantiene presencia permanente en Nicaragua, El Salvador y México, y su ámbito geográfico de actuación prioritario es el área de Centroamérica y El Caribe. Fundamentalmente lleva a cabo investigaciones y producciones audiovisuales en base a una serie de áreas temáticas: Turismo Responsable; Soberanía Alimentaria; Recursos Naturales y Cambio Climático; Migraciones y Mundo del Trabajo, Comunicación para el Desarrollo y Educación para el Desarrollo; Construcción de Paz y Derechos Humanos.