

Turismo de cruceros
en Cozumel: un
enfoque derivado de
sus impactos asociados
a la sostenibilidad* /
Cruise Ship Tourism
in Cozumel: an
Approach Derived from
its Impacts Related
to Sustainability

* Artículo de investigación. Recibido: 11 de diciembre de 2017. Aceptado: 25 de mayo de 2018. / TLA-MELAU, revista de Ciencias Sociales. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México / e-ISSN: 2594-0716 / Nueva Época, año 12, núm. 45, octubre 2018-marzo 2019, pp. 152-172.

Anastacio Gustavo Fernández Rodríguez*
Isaac Emmanuel Rivera Villagrán**
Mirna Yasmin Pacheco Cocom***

RESUMEN

El turismo de cruceros ha sido un segmento de riqueza y crecimiento en zonas insulares. Su presencia ha conducido a estudiar impactos y ha comprometido al medio ambiente, al entorno socio-cultural y a la economía. El objetivo principal de este trabajo es determinar, a través de diferencias estadísticas *post-hoc*, si ha dejado beneficios o ha confundido a la población anfitriona, a pesar de los impactos de corte social, económico y ambiental.

La metodología consta de un diseño cuantitativo-correlacional no probabilístico, con aplicación de cuestionarios de forma estratificada aleatoria a 338 actores locales de Cozumel, Quintana Roo. Los resultados indican diferencias significativas entre las variables de factores socioculturales y económicos. Sin embargo, es relevante la poca reacción de la población ante los impactos ambientales, lo cual brinda una oportunidad para proseguir la investigación.

PALABRAS CLAVE

Turismo de cruceros, transformaciones, cultura, Fonatur, contaminación.

ABSTRACT

Cruise ship tourism has been a segment of wealth and growth in island areas. Its presence has studied the impacts and how it has damage the environment. This type of tourism has inside on sociocultural environment and the local economy. The main objective of this academic work is to determine, through post-hoc statistical differences, whether it has left any economic benefits or has misled the host population, on its social, economic and environmental impact. The methodology consists of a quantitative-correlational non-probabilistic design, applying questionnaires in a stratified random manner to 338 locals in Cozumel, Quintana Roo. The results indicate significant differences between sociocultural and economic variable factors. It is important to point out the lack or bit of reaction by the population towards environmental damage. This in itself constitutes a reason to continue research on the matter.

KEYWORDS

Cruise tourism, transformations, culture, Fonatur, pollution.

* Profesor investigador en la Universidad de Quintana Roo, México. (gustavo.fernandez.rod@gmail.com) orcid.org/0000-0002-4212-1404

** Maestro en Desarrollo Regional y Turismo sustentable otorgado por la Universidad Riviera en Playa del Carmen, México. (isaac.riv04@gmail.com) orcid.org/0000-0003-0009-2032

*** Profesora investigadora de la Universidad de Quintana Roo, Unidad Académica Playa del Carmen, México. (mirnapacheco@live.com) orcid.org/0000-0003-2811-6200

1. INTRODUCCIÓN

La globalización se puede visualizar como un cambio irreversible. Por ello, se mantuvo como una de las problemáticas más frecuentes de quehacer académico en países en vías de desarrollo. No sólo ha afectado el entorno económico de las naciones, sino también ha presentado disturbios ambientales y socioculturales. Ante esta situación, la sostenibilidad se percibió como una estrategia de gestión, o bien, como una alternativa para combatir la pobreza, las desigualdades espaciales y la marginación en sitios vulnerables. En ese sentido, el primer encuentro que dio paso al concepto de “sostenibilidad” fue la primera conferencia organizada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) “*Lake Success*”, en Nueva York (1949) con la finalidad de discutir los problemas ambientales en vigencia. A partir de ese evento, se llevaron a cabo diversas cumbres, modelos e informes acerca del rumbo de la humanidad. El compromiso era erradicar la pobreza y contrarrestar los impactos al medio ambiente.

Sin embargo, esta forma de desarrollo sostenible ha aprovechado la explotación de los recursos naturales y culturales de los países en vías de desarrollo.¹ De igual manera, se han transformado espacios naturales para favorecer la infraestructura turística, aprovechando las dimensiones históricas patrimoniales, lo cual ha contribuido a la desaparición de culturas milenarias.

Finalmente, este desarrollo turístico sostenible ha trastocado identidades y modos de vida en las comunidades en lucha por conservar sus paisajes, cultura y costumbres. Por consiguiente, el turismo, como una de las actividades de mayor ingreso de capital, ha contribuido al crecimiento económico y, bajo un modelo de libre mercado, ha impulsado la entrada de empresas transnacionales en los países en desarrollo. Principalmente, éstas focalizan su mercado en el Caribe y Latinoamérica,² debido a las bondades biológicas de esta zona geográfica.

Bajo este contexto el turismo cobra mayor relevancia en México en los años setenta, con la aparición de la política turística, en un periodo de posguerra a nivel mundial, la cual trajo consigo un modelo crítico para el turismo en México. De este modo, los sexenios de López Mateos (1958-1964)

¹ Palafox, Alejandro, “El turismo como eje de acumulación”, *Nómadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*, vol. 1, pp. 161-174.

² Córdoba, Juan y García de Fuente, Ana, “Turismo, globalización y medio ambiente en el Caribe Mexicano”, *Investigaciones geográficas*, núm. 52, 2003, pp. 117-136.

y Díaz Ordaz (1964-1970) fomentaron una identidad a nivel nacional para promocionar el turismo.

Con la llegada del presidente electo, Echeverría Álvarez (1970-1976), se impulsa el Centro Integralmente Planeado (CIP) de Cancún en el Caribe mexicano,³ un modelo implementado por Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur). A partir de estas estrategias planteadas, los planes nacionales de desarrollo (PND) incluyeron al fenómeno turístico como principal motor económico. Así, comenzó un proceso de deslocalización europea, que trajo consigo empresas de gran turismo, con enfoque masivo.

Dentro de estos movimientos políticos, surge el turismo de cruceros. Hoy en día está controlado por empresas norteamericanas y ha ganado un lugar emblemático en las zonas insulares, entre éstas la isla de Cozumel, Quintana Roo.

Dicha actividad terciaria ha aprovechado destinos turísticos insulares y, específicamente, el arribo de cruceros, el cual ha crecido de forma continua en la megaindustria de viajes.

La escasa evidencia empírica cuantificable sobre los impactos económicos, socioculturales, y medioambientales que ha causado el turismo de cruceros es uno de los puntos que enmarcan la presente investigación.⁴ Bajo este contexto, se responde a la necesidad de analizar con mayor detalle el objeto de estudio, así como estudiar el crecimiento masivo que le ha permitido tener una posición relevante en el mercado turístico global.⁵

Dicho sector ha ido en incremento de acuerdo con la demanda que cada día es más elevada, debido a los bajos costos con que se ofertan los destinos turísticos en dichos hoteles flotantes de navieras de renombre. La oferta americana ha acaparado el mercado y algunas de sus principales líneas cruceristas son Carnival Cruises y Royal Caribbean's. Dichas empresas tienen una capacidad de pasajeros que oscila entre los 4000 y los 6000 viajeros a bordo.⁶

A nivel mundial, existen 380 cruceros que operan con una cuantiosa capacidad de 459 780 pasajeros.⁷ Sus destinos principales son los espacios geográficos en las zonas costeras del Caribe y del mar Mediterráneo, con recorridos más frecuentes sobre zonas insulares. Simultáneamente, las consecuencias que se generan de las entradas masivas hacia algunos destinos turísticos se logran vislumbrar a través de los impactos negativos que ocasionan, más que por generar

³ Magaña-Carrillo, Irma, "La política turística en México desde el modelo de calidad total: un reto de competitividad", *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. 9, núm. 30, pp. 515-544.

⁴ Brida, Juan Gabriel y Zapata, Sandra, "Cruise tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts", *Journal Leisure and Tourism Marketing*, vol. 1, núm. 3, pp. 205-226.

⁵ Carić, Hrvoje, "Challenges and prospects of valuation-cruise ship pollution case", *Journal of Cleaner Production*, núm. 111, pp. 487-498.

⁶ Klein, Ross, "Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability", *Journal of Hospitality and Tourism Management*, vol. 18, núm. 1, pp. 107-116.

⁷ *Ibidem*.

un turismo responsable. Estos hechos han logrado focalizar específicamente en los impactos socioculturales, ambientales y económicos de todos los involucrados.

Por lo tanto, el objetivo principal del trabajo es determinar, a través de diferencias estadísticas *post-hoc*, si este turismo de cruceros ha dejado beneficios o ha confundido a la población anfitriona, a pesar de los impactos generados de corte social, económico y ambiental en la isla de Cozumel, Quintana Roo, México. Las variables que se estudian son las siguientes: impactos socioculturales, ambientales y económicos.

Desde este enfoque, el primer apartado presenta la revisión teórica, donde se exponen los conocimientos empíricos acerca del objeto de estudio y los hallazgos más representativos que se han obtenido de diversas metodologías aplicadas en diferentes contextos.

El segundo apartado detalla el proceso metodológico que partió del diseño de instrumento de evaluación *ad hoc* para recopilar la información, pasando por una prueba piloto para comprobar la fiabilidad del cuestionario. Una vez que éste fue validado, se pasó a la etapa de trabajo de campo, con 338 participantes (actores locales de Cozumel). No obstante, se eliminaron 38 cuestionarios, debido a que se encontraban incompletos. De esta forma, se trabajó con una muestra de 300 participantes.

Cabe mencionar que, en las técnicas de análisis de datos, se utilizaron comparaciones múltiples sobre cada uno de los impactos, a través de técnicas de análisis cuantitativas del análisis de la varianza (Anova). En el proceso de cuantificación, se utilizó Excel y después se exportó la información a SPSS.

El apartado de los resultados confirma las hipótesis planteadas, sin embargo, no tienen soporte para todos los impactos cuantificados. Por lo tanto, se realiza un énfasis especial en los impactos socioculturales y ambientales desde el estudio de la proximidad de vivienda de los habitantes, así como la escolaridad y el tiempo de residencia.

Por último, se establecen las conclusiones, limitaciones y líneas futuras de investigación. Estas últimas funcionan como propuestas para seguir desarrollando investigación desde un enfoque cuantitativo y cualitativo, en torno a la interpretación de dichos impactos en otros destinos insulares que reciben turistas de cruceros masivamente. Ello indicaría los avances o retrocesos que este turismo ha generado en otros espacios isleños.

2. REVISIÓN DE LA LITERATURA

Los impactos del fenómeno turístico se acentúan más en contextos insulares, pues mantienen una profunda dependencia con la actividad turística⁸ y, por

⁸ Fernández, Joam Amer, “Los debates sobre la percepción social del turismo en las Islas Baleares”, *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, núm. 23, pp. 5-24.

otro lado, dichos espacios geográficos han optado por adaptarse a las necesidades del mercado. De esta forma, Alfredo Aledo estableció, en torno al mercado, que “necesita para su supervivencia estar en continuo crecimiento, los significados que ofrece tienen que ser obligadamente perecederos, frágiles, fluidos, evanescentes, *lights*, para que pronto queden desfasados, sin sentido, y tengan que ser sustituidos por nuevos productos”.⁹

Dichos impactos se han visto reflejados en el deterioro ecológico¹⁰ por parte de las empresas turísticas, entre ellas, las navieras que emiten multitudes de desperdicios de diversas formas: gaseosas, sólidas y líquidas.¹¹ Asimismo, Carić sugiere que uno de los principales problemas a los que se enfrenta toda actividad antropogénica es que todo el costo de producción que implica la realización de determinado servicio o producto no contempla el costo ambiental de su elaboración. Entonces, ahí radica uno de los principales problemas dentro de la industria turística y principalmente del turismo de cruceros.¹²

Contextualizando en el Caribe mexicano, “la actividad de cruceros tiene un peso significativo en el mercado turístico y, particularmente, la política del gobierno mexicano en el último decenio se ha dirigido a impulsar esta modalidad”.¹³ Por ello, uno de los principales efectos, debido a la presencia masificada de cruceiros, son las transformaciones y percepciones socioculturales.

La comunidad suele cambiar sus comportamientos, actitudes y costumbres, normas e imaginarios a causa del impacto que genera esta industria de viajeros. Por tanto, es una actividad inevitable que se inclina para servir de forma exclusiva en este segmento de mercado.¹⁴

La entrada de empresas y franquicias transnacionales, a raíz de la firma del Tratado de Libre Comercio, ha ofrecido ventajas y comodidades de viaje a lo que están acostumbrados los cruceiros. Por citar un ejemplo, se puede mencionar que los cruceiros se deben sentir como en casa, es decir, comprando en tiendas a las que están habituados: destinos *disneyzados* y *macdonalizados*.¹⁵ Bajo este mismo enfoque, los impactos socioculturales que ha generado el

⁹ Aledo, Alfredo, “De la tierra al suelo: La transformación del paisaje y el nuevo turismo residencial”, *Arbor Ciencia, pensamiento y cultura*, núm. 729, p. 109.

¹⁰ Latif, Saripah, Omar, Mohd, Bidin, Yeop Hussin y Awang, Zainudin, “Environmental Values as a Predictor of Recycling Behavior in Urban Areas: A Comparative Study”, *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, núm. 50, pp. 989-996.

¹¹ Caric, Hrvoje y Macelworth, Peter, “Cruise Tourism Environmental Impacts. The Perspective from the Adriatic Sea”, *Ocean and Coastal Management*, núm. 102, pp. 350-363.

¹² Carić, Hrvoje, “Challenges...”, *op. cit.*, pp. 487-498.

¹³ Sosa Ferreira, Ana Prícila e Inés Martínez, Claudia, “El turismo de cruceros y la transformación del paisaje: Majahual, México”, núm. 21.

¹⁴ Butler, R. W., “The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources”, *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*, vol. 24, núm. 1, pp. 5-12.

¹⁵ Córdoba y Ordóñez, Juan, “Turismo, desarrollo y disneyzación: ¿Una cuestión de recursos o de ingenio?”, *Investigaciones geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM*, núm. 70, pp. 33-54.

turismo de cruceros se traducen en la expulsión y desplazamiento geográfico de las comunidades anfitrionas.¹⁶

Siguiendo esta misma línea, Fredline y Faulkner¹⁷ argumentan que el progreso en la investigación de los efectos de esta actividad turística ha sido escaso, a pesar de las diferencias culturales que existen para su estudio y sus diversas aportaciones para conocer metodologías aplicadas sobre dicha variable en el saber turístico, lo cual justifica la presente obra.

Es evidente que los impactos socioculturales que se generan no siempre son positivos, a pesar de que debieran ser vistos como un intercambio transcultural de aceptación y tolerancia con la comunidad receptora. Por último, Andereck, Valentine, Knopf y Vogt¹⁸ documentan diversas aportaciones científicas en torno a estos aspectos negativos, como la prostitución, la inseguridad y el crimen, el uso de recursos de forma masiva, el incremento de venta de alcohol, la alteración cultural, el racismo y discriminación, entre otros.

Otra de las variables de estudio han sido los impactos ambientales generados por el turismo de cruceros. Se puede argumentar que, a pesar de que existen diversos esfuerzos por cambiar la perspectiva hacia el medio ambiente —como resultado de diversos acuerdos y tratados en pro de la sostenibilidad— para los encargados de las políticas públicas y privadas aún queda un amplio camino por recorrer.

De este modo, falta resolver algunos elementos clave: ¿cómo la sostenibilidad puede garantizar el sustento de las poblaciones locales y del medio ambiente y de qué forma los cruceros pudieran contribuir a la generación de un valor agregado de ambos elementos?

En este sentido, la relación que existe entre la calidad del ambiente y los servicios turísticos están estrechamente vinculados con la presión que se ejerce sobre la naturaleza para su realización. Esto último, aunado al hecho de que principalmente los países en vías de desarrollo no prestan especial atención en las medidas de control y preservación de los recursos naturales de aprovechamiento turístico. Esto último queda en leyes que no se cumplen o cuya aplicación es laxa, lo cual dificulta la cuantificación y cualificación de los daños evocados en los ecosistemas donde se presenta esta actividad económica.

Dichos impactos ambientales son generados en zonas costeras e insulares, principalmente, en destinos turísticos como Cozumel, Miami, Jamaica,

¹⁶ Álvarez, Antón, “Contribución del turismo al desarrollo integral de las sociedades receptoras. Aspectos teóricos-metodológicos”, *Política y sociedad*, vol. 42, núm. 1, pp. 57-84.

¹⁷ Fredline, Elizabeth y Faulkner, Bill, “Host Community Reactions. *Annals of Tourism Research*”, vol. 27, núm. 3, pp. 763-784.

¹⁸ Andereck, Kathleen, Valentine, Karin, Knopf, Richard, y Vogt, Christine, “Residents’ perceptions of community tourism impacts”, *Annals of tourism research*, vol. 32, núm. 4, pp. 1056-1076.

Nassau, entre otros.¹⁹ Desde este enfoque, Carić argumenta que en los cruceros existen registros carentes de control respecto a los desechos que genera esta actividad. En muchos casos, suelen ser intencionales, los principales accidentes ambientales son: los incidentes del agua de sentida y aceites vertidos al mar; vertido de residuos sólidos como plástico, bolsas y demás basura; emisiones contaminantes al aire provenientes de los motores de los barcos y atmosféricas; las grandes cantidades de descargas de aguas residuales arrojadas a los océanos y el manejo del agua de lastre. Por último, aunque no tan comunes, pero sí importantes, son las colisiones que tienen las embarcaciones con las ballenas, como en el caso del crucero *Princess* de la compañía *Carnival* en Alaska.²⁰

No obstante, existen acuerdos internacionales que tratan de regular las operaciones destructivas de ecosistemas marinos por parte de los buques. Así pues, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Marpol), desde 1973 a la fecha, ha optado por anexar algunas actualizaciones para minimizar la contaminación proveniente de estas embarcaciones.

En este contexto, una de las regulaciones con mayor peso por parte de la Marpol fue establecer un límite de azufre contenido en el combustible de estos cruceros, de 1% máximo, además de prohibir en aguas internacionales la descarga de plásticos que ponen en peligro a las especies marinas. A pesar del esfuerzo por parte de estas alianzas internacionales, los impactos ambientales siguen siendo un foco de atención en el que la falta de transparencia de las navieras ha puesto en duda su compromiso y responsabilidad.²¹

En consecuencia, desde un enfoque de impacto sostenible, la dependencia de la actividad turística en destinos insulares se focaliza en el indicador económico como el más atractivo. Esto debido a que trae un mercado de oportunidad competitiva para la industria de cruceros desde los años sesenta bajo el modelo de las políticas turísticas implementadas en cada sexenio. De esta manera, el turismo de cruceros ha planteado un crecimiento apresurado, desmedido y rentable en el mundo.

En índices de este crecimiento crucerista, se tiene que la *Cruises Lines International Association (CLIA)*²² reporta una generación a nivel mundial de 900 000 puestos de trabajo y un impacto económico de 117 billones de dólares. Hace especial énfasis en los diez destinos que visita con más frecuencia, entre ellos, la región del Caribe.

¹⁹ Brida, Juan Gabriel y Zapata, Sandra, "Cruise tourism...", *op. cit.*, pp. 205-226.

²⁰ Carić, Hrvoje y Macelworth, Peter, *op. cit.*, pp. 350-363.

²¹ Klein, Ross, *op. cit.*, pp. 107-116.

²² *Cruises Lines International Association*, "Charting a course to success. CLIA Annual Report", *Cruising*. Disponible en: <http://www.cruising.org/docs/default-source/research/clia-2014-annual-report-final.pdf?sfvrsn=0>

Por su parte, la Florida Caribbean Cruise Association (FCCA)²³ indicó que el turismo de cruceros generó una derrama económica de 3.6 billones de dólares, asimismo creó 75 050 empleos en treinta y cinco destinos del Caribe. Entre éstos, se encuentra la isla de Cozumel, que mantuvo un movimiento de cruceros entre 2014, 2015 y reportado hasta abril de 2016 de forma constante —por la Secretaría de Turismo del Estado de Quintana Roo (Sedetur)—.²⁴

Los datos indican 1109 cruceros para 2014, mientras que se presentaron 1078 para el cierre de año de 2015. Del 2014 al 2015, el movimiento de pasajeros se redujo de 3 404 500 a 3 391 241 viajeros. Sedetur reporta de enero a abril de 2016, en cuatro meses, la llegada de 532 cruceros, cifras bastantes prometedoras para una derrama representativa en los destinos turísticos.

De acuerdo con la Administración Portuario Integral de Quintana Roo (Apiqroo), para el mes de mayo de 2016 contó con una programación de 78 cruceros en las distintas terminales: terminal Punta Langosta; terminal Puerta Maya y la terminal SSA México. Estos muelles han sido factores de alteración del paisaje y han modificado el espacio turístico del litoral con la creación de centros comerciales.²⁵ Asimismo, dificultan el control de la sobrepoblación de visitantes en la isla que, en un día, puede soportar hasta siete cruceros de grandes dimensiones.

Una vez planteados los argumentos teóricos en torno a las variables: impactos socioculturales, ambientales y económicos del turismo de cruceros, se puede establecer alguna relación más inclinada a estudiar el problema del turismo de cruceros, desde la dimensión económica.²⁶

No obstante, poco se ha colaborado en la academia sobre algunos aspectos socioculturales y de corte ambiental. Ante su escasa investigación en los últimos años y los pocos alcances obtenidos desde estas dimensiones, es obligado su estudio. En especial se debe analizar el caso de la isla de Cozumel, al ser un área natural protegida (ANP) y declarada por la Comisión Natural de Áreas Naturales Protegidas (Conanp), pues alberga en promedio a 150 cruceros al mes con capacidades de entre 1000 y 1200 personas por barco. Por tanto, es de vital interés el análisis e interpretación de los datos, desde la percepción que la sociedad anfitriona asume con la llegada de estas navieras.

²³ Florida Caribbean Cruise Association, “Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economies”, *Florida Caribbean Cruise Association*. Disponible en: <http://www.f-cca.com/downloads/2015-cruise-analysis-volume-1.pdf>

²⁴ Secretaría de Turismo del Estado de Quintana Roo, “Indicadores turísticos enero-diciembre 2015, enero-abril 2016”, *Sedetur*. Disponible en: <http://sedetur.qroo.gob.mx/estadisticas/indicadores/2015/Indicadores%20Tur%20Enero%20-%20Diciembre%202015.pdf>

²⁵ Palafox, A., Aguilar, A. y Escalera, A., “El turismo de cruceros en la región del Caribe”, *Revista Iberoamericana de Turismo*, vol. 2, núm. 1, pp. 40-53.

²⁶ Brida, Juan Gabriel y Zapata, Sandra, *op. cit.*, pp. 205-226.

De esta forma, el impacto sociocultural se refiere a las actitudes, opiniones y comportamientos que adquieren los pobladores de los destinos anfitriones. Hasta el momento, Brida, Riaño y Zapata²⁷ han argumentado que han sido ambiguos. Asimismo, se han encontrado diferencias entre el grado escolar —principalmente en el nivel superior—, así como en la infraestructura del destino²⁸ y las conductas del individuo local, de acuerdo con su tiempo de residencia en el destino.²⁹

De esta manera, la revisión de la literatura y base de la investigación se estudia con la teoría del intercambio social que analiza la relación entre la opinión de una comunidad anfitriona y los agentes invitados, en función de los beneficios y costos que ésta implique.³⁰

De igual forma, se considera la cercanía y el contacto directo que se tenga con el turismo de cruceros y la posición geográfica del destino. Esto con el objetivo de entender dicho fenómeno turístico masivo, al arribar al destino, así como las representaciones sociales con la comunidad anfitriona, que regularmente ocasiona tensiones psicológicas en la población.³¹

Por tanto, se desprenden las siguientes hipótesis por contrastar con el objetivo de encontrar algunas similitudes entre las percepciones de los anfitriones en destinos turísticos insulares, o bien, diferencias que pudieran obtenerse y establecer conclusiones de dichas mediciones:

- (H1) La percepción de los habitantes de Cozumel acerca del impacto del turismo de cruceros difiere en función de la proximidad de vivienda al muelle.
- (H2) La escolaridad de los actores locales de Cozumel difiere en la percepción que se posee sobre el impacto del turismo de cruceros.
- (H3) El tiempo de residencia difiere en la percepción que se posee sobre el impacto crucerista.

3. METODOLOGÍA

Como objeto de estudio, la percepción de los actores locales acerca del impacto del turismo de cruceros es de tipo cuantitativo y se estudió en un

²⁷ Brida, Juan Gabriel, Riaño, E. y Zapata, Sandra, “Residents’ Attitudes and Perception Towards Cruise Tourism Development: A Case study of Cartagena de Indias (Colombia)”, *Tourism and Hospitality Research*, vol. 11, núm. 3, pp. 181-196.

²⁸ Diedrich, Amy y García-Buades, Esther, “Local Perceptions of Tourism as Indicators of Destination Decline”, *Tourism Management*, vol. 30, núm. 4, pp. 512-521.

²⁹ Brida, Juan Gabriel, Osti, Linda y Faccioli, Michela, “Resident’s Perception and Attitudes Towards Tourism Impacts. A Case of Study of the Small Rural Community of Folgaria (Trentino-Italy)”, *International Journal of Benchmarking*, vol. 18, núm. 3, pp. 359-385.

³⁰ Ap.J., “Residents’ perceptions on tourism impacts”, *Annals of tourism Research*, vol. 19, núm. 4, pp. 665-690.

³¹ Andereck, Kathleen, Valentine, Karin, Knopf, Richardy Vogt, Christine, *op. cit.*, pp. 1056-1076.

periodo transversal. Condujo a diseñar un instrumento de investigación *ad hoc* que fue monitoreado por una prueba piloto, la cual se aplicó de manera aleatoria en el municipio de Cozumel, Quintana Roo. Esto arrojó un Alpha de Cronbach de 0.898, un índice elevado en el nivel de aceptación de esta precisión psicométrica o fiabilidad del instrumento.³² Una vez validado el instrumento de evaluación, se trabajó el estudio de campo en los meses de mayo, junio y julio de 2016.

El cuestionario diseñado consta de dos apartados. El primero abarca los impactos socioculturales, ambientales y económicos (22 ítems) de la escala presentada en el documento de Brida y colaboradores (2012). No obstante, su aplicación se llevó a cabo en un contexto insular caribeño. El segundo apartado constó de datos sociodemográficos que ayudan a entender y contrastar las hipótesis planteadas. De esta manera, se trabajó con una escala de Likert de siete puntos con categorías que iban en orden ascendente, a partir de “totalmente en desacuerdo” hasta “totalmente de acuerdo”.³³

Respecto a la determinación de la muestra, se eligió un universo para poblaciones finitas, con base en el número de habitantes de Cozumel (86 415) para un nivel de confianza de 95% ($z=1.96$) a un error estimado de 5%. Como resultado, se presentó un nivel de muestreo de 245 observaciones como mínimo por realizar.

Sin embargo, el muestreo no probabilístico por cuotas fue superado al obtener 338 observaciones de estos sujetos de estudio. Por criterio del investigador, al no encontrarse completos los cuestionarios, se decidió depurar 38, con lo cual se obtuvo una muestra final de trabajo de 300 observaciones. Este tipo de muestreo guarda una relación con el muestreo estratificado, sin embargo, trabajar por cuotas garantiza obtener una muestra proporcionada³⁴ para cada una de las colonias que se trabajaron.

Se realizó una codificación en cuanto a las colonias donde se trabajó la recolección de datos y la proximidad geográfica respecto al muelle y, por ende, el contacto con la actividad turística de cruceros. Por tanto, la tabla 1 demuestra las codificaciones asignadas de la siguiente forma: 1 se utilizó para las colonias cercanas, el código 2 se asignó para las colonias medianamente cercanas al contacto crucerista y, por último, el código 3 para las colonias alejadas.

³² Virla, Milton, Quero, “Confiabilidad y coeficiente Alpha de Cronbach”, *Telos: Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*, vol. 12, núm. 2, pp. 248-252.

³³ Hartley, James, “Some thoughts on Likert-type scales”, *International journal of clinical and health psychology*, vol. 14, núm. 1, pp. 83-86.

³⁴ Morales Vallejo, Pedro, *Tamaño necesario de la muestra: ¿Cuántos sujetos necesitamos?* Madrid, Universidad Pontificia Comillas, 2011. Disponible en: <http://www.upcomillas.es/personal/peter/investigacion/Tama%F1oMuestra.pdf>

Tabla 1. Codificación por colonias

Codificación	Colonias	Etiqueta en SPSS
1	Centro, San Miguel I y II, Cuzamil, Andrés Quintana Roo	Colonia cercana al turismo de cruceros
2	Emiliano Zapata y 10 de abril, Independencia, Flores Magón I y II	Colonia mediamente cercana al turismo de cruceros
3	San Gervasio, Repobladores, Flamingos, CTM, Nueva generación, Juan bautista, Chentuk, Altamar, Miraflores, Ranchitos	Colonias alejadas al turismo de cruceros

Fuente: Elaboración propia.

Con la ayuda del programa estadístico para las ciencias sociales (SPSS, por sus siglas en inglés) se llevaron a cabo los análisis estadísticos que darán respuesta a las hipótesis planteadas. En ese sentido, las variables dependientes que se estudiaron fueron los impactos socioculturales, económicos y ambientales, bajo una variable independiente o factor para la implementación de las comparaciones múltiples o pruebas *post hoc*. Estos factores —proximidad de vivienda, escolaridad y tiempo de residencia— se explican a detalle en el análisis de resultados. Fueron seleccionados de acuerdo con los hallazgos teóricos, al ser factores donde existían mayores diferencias con las variables dependientes.

De esta manera, la recolección de datos se vació en una plantilla de Excel y, posteriormente, se exportó a una base de datos (BD) de SPSS para realizar el análisis de la varianza (Anova). Una vez exportada la BD, se dio paso al análisis de las condiciones estadísticas, principalmente de dos supuestos fundamentales: pruebas positivas de normalidad referente a que la variable dependiente se “distribuye de manera normal en las j poblaciones muestreadas, tantas como grupos definidos por las variables independiente o factor”³⁵ y homocedasticidad de varianzas, es decir, que poseen las mismas varianzas. Una vez validado, se puede pasar al análisis multivariante.³⁶

Planteado lo anterior, se procedió al análisis multivariante Anova, que se refiere al análisis estadístico de la varianza para determinar si existen diferencias entre las medias de cada uno de los constructos.³⁷ Esto lleva a plantear que, si una de estas comparaciones múltiples se encuentra por debajo de los niveles críticos de análisis ya sea para 1% o 5%, querrá decir que la hipótesis es rechazada, asumiendo una diferencia entre las medias.

³⁵ Departamento de sociología, *Análisis de varianza de un factor: El procedimiento Anova de un factor*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2010, p. 5.

³⁶ Uriel, E. y Aldás, Joaquín, *Análisis multivariado aplicado*, Madrid, Thomson, 2005.

³⁷ García Villalpando, Jesús, “Comparación de los procedimientos de Tukey, Duncan, Dunnet, HSU, y Benchofer para la selección de medias”, *Agrociencia*, vol. 35, núm. 1, pp. 79-86.

4. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

Los estadísticos descriptivos sociodemográficos reportan que la edad promedio de los participantes es de entre 18 y 29 años (53.7%), asimismo, la opinión del segmento de 30 a 39 años (28.7%) fue representativa. El estrato de adultos resultó de 11% (de entre 40 a 49 años) y 6.7% de observaciones de personas con más de 50 años. Ello representa un estudio de percepción donde, en su mayoría, los jóvenes expresan sus preocupaciones acerca de los impactos que conlleva el turismo de cruceros en la isla.

Por otro lado, se obtuvo un número proporcional para el sexo de los participantes: 49.7% fueron mujeres y 50.3% personas de sexo masculino. Es importante mencionar que 36.7% de los participantes indicaron estar casados, 38% dicen ser solteros, 9.7% estar divorciados y 13.7% vivir en unión libre.

Respecto al ingreso mensual percibido por cada uno de los participantes los resultados mostraron que 51.7% reciben menos de cuatro mil pesos al mes, 32.7% perciben entre cuatro y siete mil pesos, 6.3% oscila entre los siete y los diez mil pesos, 5.7% se abstuvo de responder y 4.0% dice percibir más de diez mil pesos. Estos datos estadísticos indican las bajas remuneraciones, representadas en ingresos monetarios para un sector joven (muestra). Es llamativo el indicador, pues se trata de un destino masificado, no sólo de cruceristas, sino también de la oferta turística en la isla, debido a que cada mes se alojan marcas de reconocimiento internacional en la zona centro de Cozumel.

Respecto a los datos que se refieren a la proximidad de vivienda (PV), se indica una muestra proporcionada. Para el código 1, se obtuvo 31%; para el código 2, 32% y, para el último código, se trabajó con 37% de la muestra. La escolaridad (Esc) de los participantes en su mayoría es de preparatoria (46.7%) y de secundaria (27%). Finalmente, el tiempo de residencia (TR) en la isla de Cozumel se demuestra con un segmento representativo que ha pasado en la isla 15 años o más (véase tabla 2).

Tabla 2. Estadística descriptiva de los resultados obtenidos por colonias (proximidad de vivienda), escolaridad y tiempo de residencia.

			Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Proximidad de vivienda	Válidos	Colonias cercanas al turismo de cruceros (1)	93	31.0%	31.0	31.0
		Colonias medianamente cercanas al turismo de cruceros (2)	96	32.0%	32.0	63.0
		Colonias alejadas al turismo de cruceros (3)	111	37.0%	37.0	100.0
		Total	300	100.0%	100.0	
Escolaridad	Válidos	Primaria	39	13.0%	13.0	13.0
		Secundaria	81	27.0%	27.0	40
		Preparatoria	140	46.7%	46.7	86.7
		Licenciatura	40	13.3%	13.3	100
		Total	300	100.0%	100	
Tiempo de residencia	Válidos	0 a 5 años	28	9.3%	9.3	9.3
		5 a 10 años	37	12.3%	12.3	21.7
		10 a 15 años	53	17.7%	17.7	39.3
		15 a 20 años	65	21.7%	21.7	61
		Más de 20 años	117	39.0%	39	100
		Total	100	100.0%	100	

Fuente: Elaboración propia.

Para el estudio de las pruebas paramétricas de la investigación, se tomaron en cuenta la prueba de normalidad y la homocedasticidad descritas en el apartado metodológico. En primer lugar, la prueba de normalidad indica que todas las observaciones se distribuyen normalmente, índice representado por la prueba de Z de Kolmogorov-Smirnov ($p > 0.01$), para las variables socioculturales (0.125), ambientales (0.102), y económicas (0.542).

Por otro lado, las pruebas de homogeneidad de varianzas realizadas cuentan con índices superiores al valor crítico de 1% ($p > 0.01$).³⁸ Por lo tanto, se puede establecer un análisis de las varianzas (Anova) para la comparación de medias entre dos o más grupos y, de esta forma, hallar las diferencias significativas entre cada variable analizada y contrastar las hipótesis planteadas.

Los resultados para las comparaciones múltiples de la prueba HSD de Tukey para determinar si los grupos analizados difieren entre las variables analizadas demuestran que la primera variable respecto a la proximidad de vivienda (PV) indica que existen diferencias significativas (*Sig*) entre las colonias cercanas al turismo cruceros y las colonias medianamente cercanas (*Sig*=0.020). Asimismo, difiere la opinión de los participantes que habitan en las colonias cercanas al turismo de cruceros y las colonias alejadas (*Sig*=0.032), $p > 0.05$ sólo para la variable de impactos socioculturales.

Así pues, la primera hipótesis (H1) es aceptada sólo para diferenciar los impactos socioculturales. Esto indica similitud teórica y empírica de los estudios realizados por Brida y Zapata³⁹ e indica la importancia de la investigación científica acerca del objeto de estudio, para poder entender este resultado que ha sido interpretado como ambiguo y de ciencia escasa.⁴⁰

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ Brida, Juan Gabriel y Zapata, Sandra, *op. cit.*, pp. 205-226.

⁴⁰ Fredline, Elizabeth y Faulkner, Bill, *op. cit.*, pp. 763-784.

Tabla 3. Análisis de las varianzas (Anova).

Hipótesis de trabajo		Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.	
H1 Proximidad de vivienda	Sociocult.	Intergrupos	15.202	2	7.601	4.474	0.012*
		Intragrupos	504.557	297	1.699		
		Total	519.760	299			
	Ambiental	Intergrupos	4.717	2	2.358	1.297	0.275 ^{NS}
		Intragrupos	539.960	297	1.818		
		Total	544.677	299			
	Económicos	Intergrupos	1.649	2	.824	0.636	0.530 ^{NS}
		Intragrupos	385.036	297	1.296		
		Total	386.685	299			
H2 Escolaridad	Sociocult.	Intergrupos	22.409	3	7.470	4.446	0.004*
		Intragrupos	497.350	296	1.680		
		Total	519.760	299			
	Ambiental	Intergrupos	9.612	3	3.204	1.772	0.152 ^{NS}
		Intragrupos	535.065	296	1.808		
		Total	544.677	299			
	Económicos	Intergrupos	12.735	3	4.245	3.360	0.019*
		Intragrupos	373.950	296	1.263		
		Total	386.685	299			
H3 Tiempo de residencia	Sociocult.	Intergrupos	32.844	4	8.211	4.975	0.001*
		Intragrupos	486.916	295	1.651		
		Total	519.760	299			
	Ambiental	Intergrupos	5.725	4	1.431	0.783	0.537 ^{NS}
		Intragrupos	538.952	295	1.827		
		Total	544.677	299			
	Económicos	Intergrupos	8.183	4	2.046	1.594	.176 ^{NS}
		Intragrupos	378.501	295	1.283		
		Total	386.685	299			
NS= No significativo (p>0.05)							
*p < 0.05							

Fuente: Elaboración propia.

La discusión en dichos resultados confirma la masificación que se le ha dado a Cozumel, con consecuencias latentes de estudio, como la alteración cultural, la inseguridad, la exclusión social, el uso desmedido de los recursos y el consumo ascendente de bebidas alcohólicas.⁴¹ No obstante, la PV no difiere de los impactos económicos y ambientales, al poseer estadísticos no significativos (NS). Ello justifica el desplazamiento geográfico que la población local ha sufrido, al vender sus hogares o terrenos, para favorecer el capital privado. En este sentido, se sustenta una relación distante con los problemas ambientales y, por supuesto, de índole económica, debido a sus propios beneficios generados a partir de su giro comercial.

Respecto a la segunda hipótesis de trabajo (H2) de la variable escolaridad (Esc), algunos estudios han demostrado cierta relevancia en sus diferencias estadísticas. Para la presente investigación, de acuerdo con la opinión de Diedrich y García-Buades,⁴² se confirma la propuesta acerca de los aspectos escolares y el desacuerdo sobre los impactos socioculturales (*Sig*=0.004) y económicos (*Sig*=0.019). Esto indica que, entre los grados de primaria y licenciatura, existe diversidad de opinión.

En efecto, la educación puede ser un factor que contribuya en la isla para percibir dichos impactos y tomar decisiones colectivas, efectivas y racionales. Con base en la escolaridad, se puede hacer frente a las problemáticas sociales, económicas y medioambientales que contrae dicho turismo de cruceros (véase tabla 3). Por lo tanto, queda clara la propuesta de Brida y Zapata:⁴³ los beneficios que pueden percibirse sólo son económicos, con relación a la fuerte dependencia con un turismo de navieras imparable.

Lo más relevante de este planteamiento (H2) es la falta de conocimiento sobre los impactos, el proceso globalizante y de mercantilización de los recursos de uso común. Por tanto, resulta predecible la hipótesis. Esto denota la falta de capital humano con formación crítica y no sólo administrativa. Debido a las condiciones y la misma dinámica del mercado de cruceros, así como el espacio receptor, los habitantes necesitan adaptarse para que no colapse la economía de su comunidad local de acuerdo con lo planteado con Fernández.⁴⁴

Aunque los esfuerzos realizados por la Marpol han contribuido a mejorar las prácticas operativas a favor del medio ambiente, aún existen lagunas y escasa gestión en el control de los desechos en aguas internacionales, así como en la participación comunitaria para defender los recursos naturales. Un segmento de población aún vive ofuscada por las consecuencias de expresar su desacuerdo ambiental y, así, posiblemente perder un mercado tan valioso —desafortunadamente, sólo para las navieras—.

⁴¹ Andereck, Kathleen, Valentine, Karin, Knopf, Richard y Vogt, Christine, *op. cit.*, pp. 1056-1076.

⁴² Diedrich, Amy y García-Buades, Esther, *op. cit.*, pp. 512-521.

⁴³ Brida, Juan Gabriel y Zapata, Sandra, *op. cit.*, pp. 205-226.

⁴⁴ *Ibidem.*

Finalmente, la última variable analizada respecto al tiempo de residencia (TR) (H3) ha sido aceptada hasta cierto punto. El único impacto en donde se han encontrado diferencias es en los aspectos socioculturales de las personas que tienen entre cinco y diez años residiendo y los de diez años y quince ($Sig=0.003$). Asimismo, de las personas que habitan la isla dentro del rango de diez a quince años sobre los que llevan entre quince y veinte años ($Sig=0.010$) y entre más de veinte años ($Sig=0.002$).

Dicho resultado indica que estos impactos socioculturales son más valorados por las personas que llevan más de diez años habitando la isla de Cozumel. Esto concuerda con la revisión de la literatura que se realizó para la presente investigación, lo cual indica ambigüedad en la percepción de la comunidad local.

En ese sentido, Brida y Zapata⁴⁵ reportan transformaciones sociales en cuanto a conductas, comportamiento e identidad de las personas locales que, al parecer, favorecen la actividad crucerista. Esto debido a que se trata de una isla que se ha distinguido por poseer este tipo de turismo, a pesar de los impactos contraídos y sus costos relacionados a ellos. Por tanto, la propuesta teórica de Ap (1992) indica que es de suma importancia la participación de las comunidades locales en la toma de decisiones, así como la gestión adecuada de recursos, específicamente si la explotación es turística.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El turismo y los múltiples subsistemas que lo integran aportan un crecimiento económico para algunos destinos turísticos, sobre todo si se trata de un desarrollo regional de forma endógena. Sin embargo, su masificación ha sido de especial interés en las consecuencias que esto pudiera causar. Por tanto, estudiar los impactos que genera el turismo de cruceros resulta de envergadura, para conocer la percepción que ha tenido la comunidad anfitriona respecto a sus beneficios, o bien, desentendimientos. Es por eso que uno de los hallazgos más representativos de la investigación fue estudiar las variables cercanía geográfica con la actividad de cruceros, la escolaridad y el tiempo de residencia en la isla de Cozumel.

Es destacable lo que sucede con todas las variables, pues evidencian que existen diferencias entre cada uno de los constructos evaluados sobre los impactos socioculturales. Por tanto, se entiende que la población se encuentra más vinculada con la actividad crucerista, de ahí su lealtad y compromiso con esta industria.

⁴⁵ *Ibidem.*

A pesar de encontrar diferencias con los impactos socioculturales, se encontró que esta variable no difiere sobre los impactos ambientales. Dicho hallazgo pudiera denotar que este efecto turístico juega un papel a nivel cognitivo bastante relevante. En efecto, la información es poco difundida y transparente, en cuanto a las operaciones que ejecutan los cruceros al arribar al destino turístico. Finalmente, no se conoce con certeza el trasfondo de estas navieras, ni los aportes económicos que implican, así como los principales impactos ambientales que producen al atracar a un destino turístico que, en su mayor parte, está consolidado por un área natural protegida (ANP).

Este hallazgo ha generado una problemática de corte psicosocial y deja en posición de vulnerabilidad a la población anfitriona. Por un lado, por la desinformación ecológica y función como ecosistema arrecifal y de manglar que tiene la isla de Cozumel. Por otro lado, el reflejo de una realidad distorsionada que se ve adulada por los impactos económicos que genera. En ese sentido, se puede entender que el turismo como agente de cambio es bastante atractivo y genera beneficios a la población, sin embargo, las direcciones con relación a este cambio son inciertas.

“Tal circunstancia es un reto práctico para la gestión turística, sobre todo cuando la intención es fomentar el desarrollo local o regional y, más aún, cuando ya existe una dependencia con respecto a la actividad turística en los sitios de arribo turístico.”⁴⁶

Las conclusiones apuntan el riesgo que decide tomar la población anfitriona de Cozumel al permitir cambios socioculturales e identitarios, con transformaciones tanto en el espacio como sociales. Aceptan y se comprometen con las alteraciones económicas de un destino de paso. Sin embargo, lo más notorio es su nulo compromiso ambiental, el cual no se percibe ni se habla al respecto. Esto con tal de no perder una fuente de ingresos para la isla, a pesar de que este turismo de cruceros ha sido sumamente criticado, principalmente por su carácter invasivo y por su contaminación en aguas internacionales.

Finalmente, el objetivo del presente trabajo se cumple, al determinar las diferencias significativas entre cada variable analizada. Sin embargo, se recomienda la réplica del estudio en contextos similares, es decir, países en vías de desarrollo, para poder comparar otras realidades y percepciones locales, así como su entorno turístico crucerista.

Tanto el turista como el anfitrión se deben comprometer con el entorno de visita, bajo un enfoque de turismo responsable por parte de todos los actores involucrados, con un comportamiento idóneo.⁴⁷ En específico, esto

⁴⁶ Monterrubio, Juan Carlos, Mendoza, Martha Marivel, Fernández, María José y Gulleto, Gregory, “Turismo y cambios sociales. Estudio cualitativo sobre percepciones comunitarias en bahías de Huatulco, México”, *Cuadernos de turismo*, núm. 28, p. 173.

⁴⁷ Kilipiris, Fotis y Zardava, Stella, “Developing Sustainable Tourism in a Changing Environment: Issues for the Tourism Enterprises”, *Procedia Social and Behavioral Sciences*, núm. 44, pp. 44-52.

debe ser en esos destinos que han transitado de sus actividades primarias a terciarias, representadas por los servicios turísticos. En muchas ocasiones, las condiciones de vida son modificadas y, por otro lado, son transgredidas y forzadas a insertarse en modelos turísticos, para cumplir con los objetivos de los planes de desarrollo estatales y nacionales.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Aledo, Alfredo, "De la tierra al suelo: La transformación del paisaje y el nuevo turismo residencial", *Arbor Ciencia, pensamiento y cultura*, núm. 729.
- Álvarez, Antón, "Contribución del turismo al desarrollo integral de las sociedades receptoras. Aspectos teóricos-metodológicos", *Política y sociedad*, vol. 42, núm. 1.
- Andereck, Kathleen, Valentine, Karin, Knopf, Richard, y Vogt, Christine, "'Residents' perceptions of community tourism impacts", *Annals of tourism research*, vol. 32, núm. 4.
- Ap, J., "'Residents' perceptions on tourism impacts", *Annals of tourism Research*, vol. 19, núm. 4.
- Brida, Juan Gabriel y Zapata, Sandra, "Cruise tourism: Economic, Socio-Cultural and Environmental Impacts", *Journal Leisure and Tourism Marketing*, vol. 1, núm. 3.
- Brida, Juan Gabriel, Osti, Linda y Faccioli, Michela, "Resident's Perception and Attitudes Towards Tourism Impacts. A Case of Study of the Small Rural Community of Folgaria (Trentino-Italy)", *International Journal of Benchmarking*, vol. 18, núm. 3.
- Brida, Juan Gabriel, Riaño, E. y Zapata, Sandra, "'Residents' Attitudes and Perception Towards Cruise Tourism Development: A Case study of Cartagena de Indias (Colombia)", *Tourism and Hospitality Research*, vol. 11, núm. 3.
- Butler, R. W., "The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources", *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*, vol. 24, núm. 1.
- Carić, Hrvoje, "Challenges and prospects of valuation-cruise ship pollution case", *Journal of Cleaner Production*, núm. 111.
- Carić, Hrvoje y Macelworth, Peter, "Cruise Tourism Environmental Impacts. The Perspective from the Adriatic Sea", *Ocean and Coastal Management*, núm. 102.
- Córdoba, Juan y García de Fuente, Ana, "Turismo, globalización y medio ambiente en el Caribe Mexicano", *Investigaciones geográficas*, núm. 52, 2003.
- Córdoba y Ordóñez, Juan, "Turismo, desarrollo y disneyzación: ¿Una cuestión de recursos o de ingenio?", *Investigaciones geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM*, núm. 70.
- Cruises Lines International Association, "Charting a course to success. clia Annual Report", *Cruising*. Disponible en: <http://www.cruising.org/docs/default-source/research/clia-2014-annual-report-final.pdf?sfvrsn=0>
- Departamento de sociología, *Análisis de varianza de un factor: El procedimiento Anova de un factor*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, 2010.
- Diedrich, Amy y García-Buades, Esther, "Local Perceptions of Tourism as Indicators of Destination Decline", *Tourism Management*, vol. 30, núm. 4.

- Fernández, Joam Amer, “Los debates sobre la percepción social del turismo en las Islas Baleares”, *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, núm. 23.
- Florida Caribbean Cruise Association, “Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economies”, *Florida Caribbean Cruise Association*. Disponible en: <http://www.f-cca.com/downloads/2015-cruise-analysis-volume-1.pdf>
- Fredline, Elizabeth y Faulkner, Bill, “Host Community Reactions. *Annals of Tourism Research*”, vol. 27, núm. 3.
- García Villalpando, Jesús, “Comparación de los procedimientos de Tukey, Duncan, Dunnett, hsu, y Benchofer para la selección de medias”, *Agrociencia*, vol. 35, núm. 1.
- Hartley, James, “Some thoughts on Likert-type scales”, *International journal of clinical and health psychology*, vol. 14, núm. 1.
- Kilipiris, Fotis y Zardava, Stella, “Developing Sustainable Tourism in a Changing Environment: Issues for the Tourism Enterprises”, *Procedia Social and Behavioral Sciences*, núm. 44.
- Klein, Ross, “Responsible Cruise Tourism: Issues of Cruise Tourism and Sustainability”, *Journal of Hospitality and Tourism Management*, vol. 18, núm. 1.
- Latif, Saripah, Omar, Mohd, Bidin, Yeop Hussin y Awang, Zainudin, “Environmental Values as a Predictor of Recycling Behavior in Urban Areas: A Comparative Study”, *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, núm. 50.
- Magaña-Carrillo, Irma, “La política turística en México desde el modelo de calidad total: un reto de competitividad”, *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. 9, núm. 30.
- Monterrubio, Juan Carlos, Mendoza, Martha Marivel, Fernández, María José y Gulleter, Gregory, “Turismo y cambios sociales. Estudio cualitativo sobre percepciones comunitarias en bahías de Huatulco, México”, *Cuadernos de turismo*, núm. 28.
- Morales Vallejo, Pedro, *Tamaño necesario de la muestra: ¿Cuántos sujetos necesitamos?* Madrid, Universidad Pontificia Comillas, 2011. Disponible en: <http://www.upcomillas.es/personal/peter/investigacion/Tama%F1oMuestra.pdf>
- Palafox, Alejandro, “El turismo como eje de acumulación”, *Nómadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*, vol. 1.
- Palafox, Alejandro, Aguilar, A. y Escalera, A., “El turismo de cruceros en la región del Caribe”, *Revista Iberoamericana de Turismo*, vol. 2, núm. 1
- Secretaría de Turismo del Estado de Quintana Roo, “Indicadores turísticos enero-diciembre 2015, enero-abril 2016”, *Sedetur*. Disponible en: <http://sedetur.groo.gob.mx/estadisticas/indicadores/2015/Indicadores%20Tur%20-Enero%20-%20Diciembre%202015.pdf>
- Sosa Ferreira, Ana Pricila e Inés Martínez, Claudia, “El turismo de cruceros y la transformación del paisaje: Majahual, México”, núm. 21.
- Uriel, E. y Aldás, Joaquín, *Análisis multivariado aplicado*, Madrid, Thomson, 2005.
- Virla, Milton, Quero, “Confiablez y coeficiente Alpha de Cronbach”, *Telos: Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*, vol. 12, núm. 2.