

**Universidad APEC
(UNAPEC)**



DECANATO DE TURISMO

**Tesis para Optar por el Título de Licenciatura en Administración de
Empresas Turísticas y Hoteleras. Mención Marketing y Gestión Turística.**

**MONTECRISTI COMO DESTINO DE CRUCEROS TURÍSTICOS
Y MARINA DEPORTIVA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA
2010-2020**

Sustentantes:

Br. Rocío Esther Grullón Fundador	2006-1265
Br. Paola Alejandra Rodríguez Ovalles	2006-1394
Br. Victoria Natividad Salazar De la Cruz	2007-1487

Asesor:

Arq. José Aquino

Los conceptos emitidos en el presente
trabajo, son la exclusiva responsabilidad
de las sustentantes.

Distrito Nacional, República Dominicana
Abril 2011

ÍNDICE

DEDICATORIA.....	i
-------------------------	----------

AGRADECIMIENTOS.....	iv
-----------------------------	-----------

Capítulo I. Generalidades

1.1 Delimitación del tema en el tiempo	1
1.2 Delimitación de la Investigación	2
1.3 Planteamiento del problema.....	2
1.4 Motivo de elección del tema.....	4
1.5 Importancia y justificación de la investigación	5
1.6 Objetivos generales.....	10
1.7 Objetivos específicos	10
1.8 Marco teórico	10
1.9 Metodología de la Investigación.....	14
1.10 Descripción de los instrumentos	15
1.11 Población	20
1.12 Muestra y tamaño.....	21
1.13 Problemática	21

INTRODUCCIÓN	22
---------------------------	-----------

Capítulo II. El Turismo de cruceros

2.1 Turismo de cruceros.....	24
2.1.1 Conceptos.....	24
2.1.2 Clasificación de cruceros	24
2.2 Historia del Turismo de Cruceros en el mundo	28
2.2.1 Historia del Turismo de Cruceros en la República Dominicana	30
2.3 Estadísticas del Turismo de Cruceros	32
2.4 Perfil del turista de cruceros	33
2.5 Cruceros Turísticos en el Caribe.....	34
2.5.1 Información general sobre la Industria de Cruceros	36

2.5.2 Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe	37
2.6 Legislación para el Turismo de Cruceros en República Dominicana.....	38
2.7 Aguas territoriales República Dominicana	40
2.8 La República Dominicana como Destino de Cruceros.....	42
2.8.1 Puertos de la República Dominicana	46
2.8.2 Rutas de cruceros por el Caribe	51

Capítulo III. Marina Deportiva

3.1 Marina Deportiva	56
3.1.1 Concepto de Marina Deportiva.....	56
3.1.2 Clasificación de las Marinas Deportivas	56
3.1.3 Instalaciones y servicios de una Marina Deportiva	58
3.2 Historia de las Marina Deportiva.....	60
3.2.1 Origen y Evolución de las Marinas Deportivas	60
3.3 Marina Deportiva en República Dominicana	65
3.3.1 Torneos Deportivos Marinos en República Dominicana.....	81
3.4 La República Dominicana como asiento de Marinas Deportivas y de Embarcaciones privadas	84
3.4.1 Club Náutico de Santo Domingo	85
3.4.2 Mapa de Marinas en la República Dominicana	88

Capítulo IV. Gestión Ambiental de Puertos Turísticos y Marina Deportiva en la República Dominicana

4.1 Instituciones oficiales y privadas relacionadas con Puertos Turísticos y Marina Deportiva de la República Dominicana	90
4.2 Seguridad portuaria y de Marina Deportiva	99
4.3 Propuesta de gestión ambiental para Puertos Turísticos en República Dominicana ...	100
4.4 Propuesta de gestión ambiental para Marina Deportiva	101
4.5 Licencias y trámites para operar una Marina Deportiva en República Dominicana ..	103

Capítulo V. Montecristi como Destino de Cruceros Turísticos y Marina Deportiva de la República Dominicana 2010-2020

5.1 Historia de la provincia de Montecristi.....	110
5.2 Aspectos generales de la provincia de Montecristi.....	112
5.2.1 Parque Nacional de Montecristi.....	127
5.3 Potencial de la Provincia de Montecristi como destino de Cruceros Turísticos y Turismo Náutico	128
5.3.1 Embarcaciones recreativas.....	140
5.4 Competitividad de Montecristi en el Turismo Náutico y de Cruceros	147
5.4.1 Índice de Competitividad en Viajes y Turismo	149
5.4.2 Perspectivas de desarrollo.....	153
5.4.3 Análisis FODA para el turismo de Cruceros y Marina en Montecristi	156

Capítulo VI. Impacto del Turismo de Cruceros y Marina Deportiva en la Provincia de Montecristi

6.1 Ventajas y Desventajas	159
6.2 Oferta turística de la Provincia de Montecristi para el desarrollo del Turismo de Cruceros y Marina Deportiva	162
6.3 Responsabilidad social de las empresas relacionadas con el Turismo de Crucero y Marina Deportiva en República Dominicana	165
6.3.1 Propuesta de Responsabilidad Social	166
6.3.2 Responsabilidad Social de las empresas vinculadas al Turismo de Cruceros y Marina Deportiva.....	166
6.4 Pautas para la Gestión de Marketing del Turismo de Cruceros y Marina Deportiva en Montecristi	168
6.5 Promoción y Publicidad.....	169

CONCLUSIONES	x
---------------------------	----------

RECOMENDACIONES	xi
------------------------------	-----------

BIBLIOGRAFÍA	xv
---------------------------	-----------

ANEXOS.-	
-----------------	--

DEDICATORIA

A Dios.

Tú siempre has sido el guía de todos los proyectos que he emprendido en la vida, mi luz en todo el camino, me has levantado cuando me he caído. Nunca me has abandonado y siempre cuando creo que no tengo fuerzas para levantarme ahí estás tú para ayudarme.

A mami.

Mi sostén, mi debilidad, esa eres tú. Tu educación y tu arduo empeño por sacarme adelante, hoy me hacen ser feliz. Tú eres mi mayor ilusión y uno de mis motivos para vivir. Te amo Mami!!!

A papi.

Por inculcarme el valor del respeto y la responsabilidad de que todo lo que inicie en la vida debo terminarlo poniendo el mismo esfuerzo hasta el final. Tu mano ha estado siempre en mi hombro, y no existe imposible para mí porque tú lo haces posible. Te amo papi!!!

Rocío Esther Grullón Fundador

A Jehová Dios

Por haberme permitido respirar cada día y darme las fuerzas necesarias para afrontar los retos y disfrutar las alegrías que conllevaron el paso por esta etapa de mi vida.

A mis padres Ivelisse Ovalles y Guarionex Rodríguez

Por su apoyo incondicional y por estar a mi lado siempre; por demostrarme con el ejemplo que querer es poder.

Sin ustedes hubiera sido imposible completar este capítulo en mi vida. Gracias por confiar en mí y por infundirme valor, confianza y fortaleza para afrontar los retos del día a día.

Paola Alejandra Rodríguez Ovalles

A Dios

Por haberme dado la vida, nacer en el núcleo familiar que me entregaste y por todas las bendiciones que ha derramado sobre mí. Gracias por ser mi ángel, mi compañero y cuidar de mis pasos.

A mami

Porque sin ti mi vida no tendría sentido, siempre estuviste conmigo desde el primer momento, cuando me concebiste y hasta ahora. Nunca me has dejado sola, mi fiel amiga, mi compañera, mi maestra, mi fortaleza, mi esperanza; eres Tú. Todo te lo debo a ti, mi vida, mi sustento, mi única razón de ser. Gracias por perdonarme mis errores y ayudarme a repararlos. Siempre estuviste ahí en mis buenos y malos momentos. Me diste las fuerzas para no detenerme por nadie y seguir adelante con la frente en alto. ¡Te amo mi gordita bella!

A Papi

Por haberme apoyado en mi carrera y darme palabras de aliento cada vez que lo necesitaba. A pesar de todo siempre serás mi Padre y mi respaldo. Te quiero.

Victoria Natividad Salazar de la Cruz

AGRADECIMIENTOS

Gracias a **Dios** por darme la oportunidad de vivir y crecer con sabiduría para lograr este gran sueño hoy hecho realidad.

A mis padres **Miguel Grullón** y **Margarita Fundador**, por haberme inculcado el valor del aprendizaje, por darme confianza y esperanza de que cuando se quiere se puede. Ustedes me han brindado su apoyo incondicional durante este camino. Gracias por su amor inagotable y su paciencia eterna, sin ustedes no lo habría logrado. Los amo!!!

A mis hermanos **Milky** y **Edward** por creer siempre en mí y porque sé que están orgullosos de que yo sea su Hermana. A mis parientes cercanos porque de una u otra forma han aportado un granito de arena para formar esta gran pirámide.

A mi compañera, Hermana y amiga **Isaura Germán**, gracias a ti hoy puedo ver los frutos de tus esfuerzos por mí, y aunque hoy estés ausente estoy consciente de que el Corazón no está donde está el cuerpo sino donde más lo extrañan, y junto con este sueño posible estás tú.

A mis compañeras de Tesis **Paola Rodríguez** y **Victoria Salazar** por confiar y creer que podíamos lograrlo. Gracias por unir sus sueños junto con el mío y hacerlo realidad.

A **Pedro Luis Martínez** (Andy), gracias por brindarme tu apoyo siempre que lo necesite, por darme fuerzas cuando las creí perdidas y por creer que podía llegar hasta el final. Te Amo!!!

A **mis buenas amigas** Johanny Concepción, Glenis Mejía, Khania Pérez, Luisa Ramírez, y a todos mis compañeros, junto a ustedes viví momentos inolvidables que han forjado mi crecimiento intelectual y personal. Este logro no es solo mío sino también de ustedes.

A **mi Asesor José Manuel Aquino** por su empeño y esfuerzo durante las asesorías.

A **mis profesores** Alexandra Hasbun, Gender Castro, Ana María, Gilberto Soto, Elena Caro, entre otros, todos ustedes contribuyeron con mi formación intelectual y personal.

Rocío Esther Grullón Fundador.

Gracias **Jehová** por darme todo tu amor, tus cuidados, tu guía y tu protección. Realmente he podido comprobar las palabras del salmista que dijo: “Gusten y vean que Jehová es bueno; feliz es el hombre físicamente capacitado que se refugia en él”. Salmos 34:8

Siempre te alabaré y dedicaré mi vida a ti.

A mi madre **Ivelisse Ovalles** por ser mí mejor amiga, mi fiel confidente y mi mano derecha. Por no dudar ni un segundo en darme todo tú apoyo. Gracias por tus consejos, amor y cuidados. Por enseñarme que debo dar lo mejor de mí en todo lo que haga. Realmente eres mi inspiración. Agradezco a Jehová todos los días por permitirme ser tu hija.

Te amo con todo mi corazón.

A mi padre **Guarionex Rodríguez**. Ciertamente eres mi ejemplo de responsabilidad y dedicación. Agradezco y valoro todos tus esfuerzos y lucha con los problemas de salud para participar en esta carrera y ver logrados mis sueños.

Te amo muchísimo.

A mis abuelos **Sobeida y Héctor Manuel Ovalles** y a mi hermana **Joanna** por su presencia, apoyo, comprensión y cariño sin igual.

A **Adriana, Griselda y Manuel Ovalles, Carmen Rodríguez, Edward Reyes, Cinthia Vargas** y demás familiares que, aunque no los mencione por nombre, aprecio que hayan contribuido conmigo para lograr esta meta.

A mis compañeras **Rocío Grullón y Victoria Salazar** por aceptar unir esfuerzos conmigo y hacer nuestra ésta alegría.

A nuestro asesor **José Manuel Aquino** por su paciencia y dedicación y por creer en nosotras.

A todos mis profesores por transmitirme sus conocimientos. Por enseñarnos que una buena educación complementa al ser humano.

A todos mis compañeros de estudio que, de alguna u otra forma pusieron su granito de arena para que yo lograra esta meta. Siempre recordaré los buenos momentos que compartimos juntos.

Paola Alejandra Rodríguez Ovalles

A Dios. A ti agradezco mis triunfos y por orientarme en el camino de la vida y la verdad. Amo tu enseñanza y el amor que me ofreces. Gracias por no desampararme.

A mami. Todos mis triunfos los debo a ti, porque siempre me enseñaste a perseverar por mis metas. Y me mostraste el camino a seguir, levantándome al tropezar y orientándome en un Sí tú puedes. Te amo.

A mis tíos. Ramón Miguel, por ser para mí un padre y siempre tus consejos me hacían cambiar mi forma de pensar y enmendar mis errores. Siempre respeté tus consejos hacia mí. Te quiero.

Tía Ivonne porque me ayudaste a obtener mi beca para estudiar mi carrera. Yo seré siempre tu gordita y tu sobrina querida.

Tío Diógenes (Tilo) por ser un gruñón y apoyarme en los momentos que siempre lo necesité.

A mis hermanos. Henrito, Gustavo. Que si no estuvieran conmigo mi vida no sería igual ni tuviera ningún sentido. Los amo.

A mis primos. Leidy, Albania, Paola, Pamela, Yesenia, Priscila Nazaret (La princesita), Jatnna, Mariela, Reimon, César, Rafelito, Franklin, Miguel Israel (Bebito), Pepi y Jaime.

A mis Amigos. Hernán Ramírez. Porque has sido el primer hombre en mi vida, mi primer amor, mi experiencia, mi ilusión, mis sueños. Tu amor es un sueño. Te Amo mi beby.

Andrés Fortunato. Por su ayuda incondicional en mi carrera profesional. ¡Gracias!

Carmen Villanueva. Por ofrecerme la entrada a su hogar y su familia; gracias por confiar en mí.

Hayasiris que fuiste mi amiga en entrega y siempre me diste los mejores consejos. Te quiero hermanita.

José Ramón. Porque hiciste cambiar mi concepto del amor y la amistad, me brindaste siempre una amistad sincera y valiosa.

A mis compañeras de Tesis. Paola Rodríguez y Rocío Grullón por todos los momentos que pasamos juntas y las discusiones para ofrecer lo mejor en la tesis. Mirar hacia adelante sin voltear atrás.

Al Decano de Turismo. Luis Felipe Aquino por haberme ofrecido su ayuda y brindarme su tiempo cuando lo necesité. Por ser una persona ejemplar e intachable. Es un ejemplo de admiración. ¡Gracias!

A mis profesores. José Manuel Aquino, Julia Abreu, Elena caro, Maritza Montolío, Clara Smester y muchos otros con los que aprendí a aplicar mis conocimientos en la vida y cambiar mi pensamiento a una profesional.

Victoria Natividad Salazar de la Cruz

A los Señores. Frank Virgintino y Juan Antonio Torres (Tony). Por habernos permitido conocer Marina Zar Par y disfrutar de tan agradable experiencia. Nos sentimos muy orgullosas de que en República Dominicana existan personas honestas, humildes y trabajadoras que se empeñen por aportar un granito de arena para construir una sociedad mejor.

CAPÍTULO I.-

GENERALIDADES

1.1 Delimitación del Tema en el Tiempo:

La presente investigación se cita desde el 25 de octubre 2010, con la inauguración del décimo séptima Feria de Cruceros de la Asociación de Cruceros Caribeños de Florida, conocido por sus siglas en inglés, como la FCCA, (Florida Caribbean Cruise Association).

Se ha seleccionado el periodo 2010-2020 ya que hace falta crear planes estratégicos de diseño urbano a largo plazo para posicionar la imagen de Montecristi; un plan de marketing para promocionar la provincia como el nuevo destino turístico emergente y para incentivar la inversión interna. También se requiere remodelar el puerto de Manzanillo, de modo que sea adecuado para recibir cruceros, entre otras muchas cosas que son de vital importancia para el lanzamiento de la actividad turística. Todo esto requiere de tiempo y esfuerzo así como también de que los sectores público y privado unan fuerzas para que realmente se vean los resultados.

Se ha elegido un periodo de 10 años porque para crear las condiciones que hagan posible el desarrollo del Turismo de Cruceros y Marina Deportiva y para posicionar la marca (Montecristi) en la mente de los consumidores de manera exitosa hace falta llevar a cabo planes a largo plazo.

Se entiende que de realizarse los planes y remodelaciones antes citados, el Destino Turístico Montecristi tendrá su fase de desarrollo en el 2020.

1.2 Delimitación de la Investigación:

Este tema se dirigirá a los puertos turísticos y las Marina Deportiva de República Dominicana. Tomando en cuenta que el turismo es el sector más importante de la economía de República Dominicana, para esta propuesta se ha seleccionado la provincia de Montecristi como destino de cruceros turísticos y Marinas Deportivas debido a que posee recursos naturales, geográficos e históricos que podrían ser explotados en el ámbito turístico; sin embargo no existe ningún plan de desarrollo de parte del Estado dominicano ni del sector privado que vislumbren un desarrollo turístico a corto y mediano plazo para esta provincia. Por otro lado, hasta la fecha no se ha realizado ningún estudio con fines turísticos en Montecristi.

1.3 Planteamiento del problema:

La República Dominicana constituye uno de los principales destinos receptores de cruceros debido a su zona geográfica lo cual lo identifica como número uno por su mercado emisor de turistas: los Estados Unidos.

Los cruceros están considerados como una de las fuentes de turismo emergente, pues cada año la cantidad de turistas de cruceros ascienden, aproximadamente, a 16 millones. Este crecimiento se refleja no solo en el número de pasajeros sino también en los empleos directos e indirectos a los destinos que visitan.

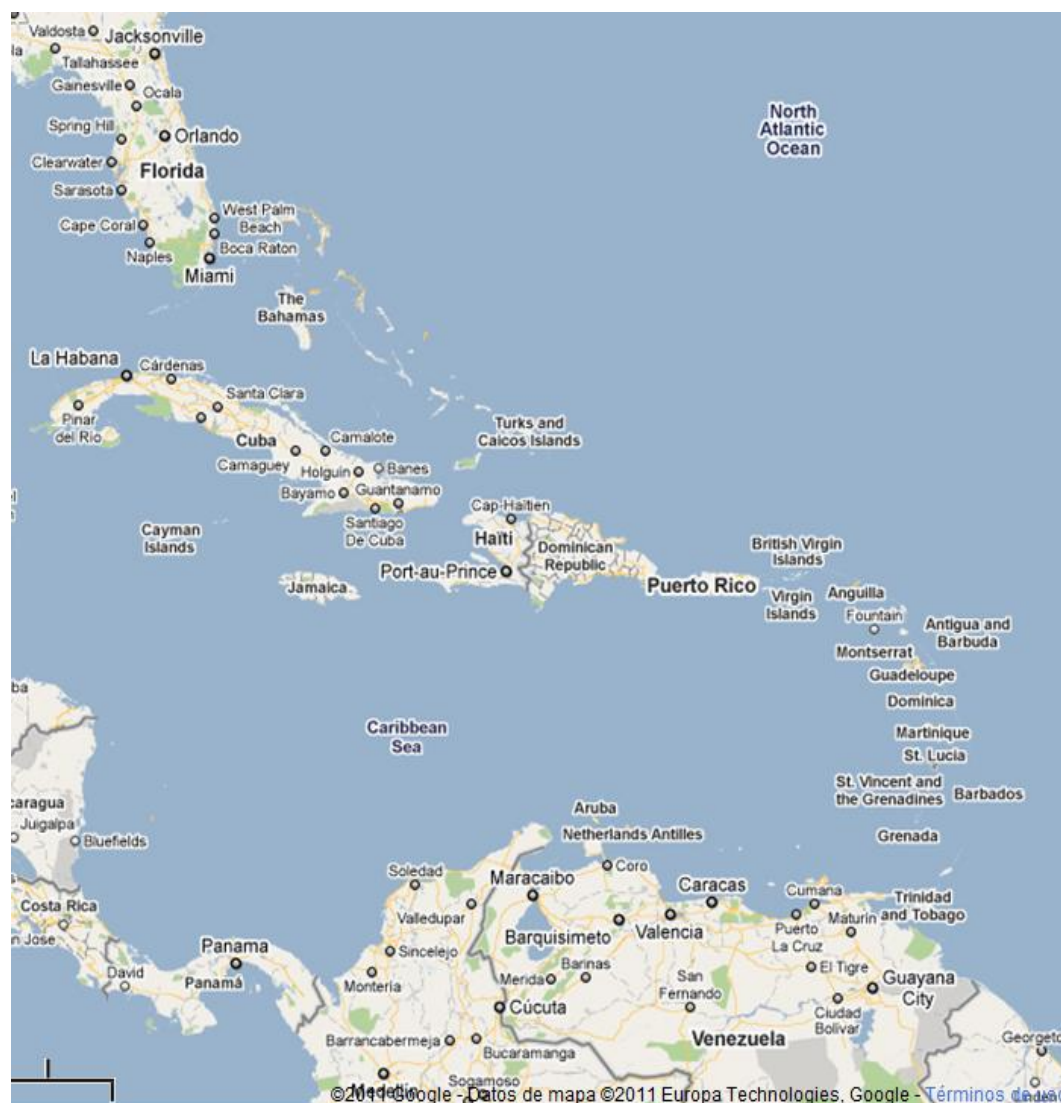
Los puertos dominicanos que hasta el año 2010 reciben cruceros turísticos son Sans Souci Port, La Romana, Puerto Plata y el puerto de Samaná generando un gran impacto económico para las comunidades aledañas así como también para el país.

Sin embargo en el país existen provincias ubicadas en zonas costeras que han quedado totalmente olvidadas; así mismo la mayoría de los puertos dominicanos son utilizados para propósitos comerciales e industriales; destacándose los siguientes, Puerto de Boca Chica (Boca Chica), Puerto Caucedo (Caucedo), Puerto de Manzanillo (Montecristi), Puerto de Puerto Plata (Puerto Plata) , Puerto Cabo Rojo (Pedernales), Puerto de San Pedro de Macorís (San Pedro de Macorís), Puerto de Haina (Haina), Puerto de Azua (Azua), Puerto de Barahona (Barahona); perdiéndose así la oportunidad de explotar el turismo de cruceros.

En 1983 fue creado el Parque Nacional de Montecristi por el poder ejecutivo mediante decreto; en 1984 se le declara Zona Turística mediante la Ley 241 y en 1993 fue creado como Quinto Polo Turístico.

Montecristi posee recursos naturales e históricos que pueden ser explotados por el turismo, y su ubicación geográfica la convierte en un excelente destino turístico por su ubicación cerca de Miami, Cuba, Bahamas y otras islas; el Puerto de Manzanillo constituye un punto de gran importancia para hacer negocios y para el turismo.

Sin embargo, han pasado 26 años y aún no existe en Montecristi un plan de desarrollo sostenible destinado a explotar este polo turístico. Por el contrario, aunque el mismo posee de riquezas en atractivos, dicha provincia luce deteriorada, lo que evidencia la incompetencia del Estado Dominicano y los Ministerios de Turismo y Medio ambiente para la restauración y embellecimiento de la ciudad como atractivo turístico del país.



Fuente: <http://maps.google.com>

1.4 Motivos de la elección del tema:

En República Dominicana el turismo es de vital importancia para el desarrollo de la economía, y a medida que pasa el tiempo obtiene más éxito, practicándose en el país un gran número de modalidades del turismo.

El turismo de crucero es la modalidad turística de mayor crecimiento en el mercado de viajes de placer. Históricamente, el Caribe se ha posicionado entre los destinos que los turistas de cruceros prefieren. República Dominicana tiene mucho que ofrecer al turista, además presenta condiciones favorables para el desarrollo del turismo de cruceros.

En República Dominicana solo algunas provincias (Samaná, Santo Domingo y La Romana) desarrollan esta modalidad del turismo. Sin embargo el país cuenta con provincias que poseen las condiciones necesarias para el turismo de cruceros.

En vista de que el turismo de cruceros va en aumento y que el Caribe es uno de los destinos preferidos por los turistas de cruceros, República Dominicana debe implementar políticas para el desarrollo del turismo de cruceros, pues de esa manera se crearían más fuentes de empleos y por consiguiente la economía mejoraría.

Según la Organización del Turismo del Caribe, se reciben, aproximadamente, 8 millones de turistas que viajan en cruceros por el Caribe. Los lugares más visitados por los turistas son Puerto Rico, República Dominicana, Cuba, Jamaica, Aruba, Barbados, Islas Vírgenes, San Martín, Costa Rica, Trinidad, Margarita, Cancún, Playa del Carmen, Cozumel, Riviera Maya, Majahual y un largo etcétera.

En República Dominicana el desarrollo se mantiene en las regiones de Santo Domingo, La Romana y Samaná, por donde desembarcaron 237,866 visitantes en 2006, 303 mil en 2007, y unos 400 mil en 2008.

En 2009 más de 400 cruceros llegaron a las terminales de Sans Souci y Don Diego (Santo Domingo), la Península de Samaná (costa noreste) y el Puerto de la Romana (costa

sudeste). Durante su visita a República Dominicana, los pasajeros y la tripulación gastaron un total de \$80 millones de dólares en ese año (2009).

Los buques de las compañías asociadas a la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe transportan cada año un estimado de 14,3 millones de pasajeros, quienes gastan, sólo en una semana de vacaciones, un promedio de 1,770 dólares.

Las líneas de la FCCA, con sede en unos 30 puertos estadounidenses, llevan turistas a 29 destinos del Caribe, Centroamérica, Colombia y México, con una derrama anual de unos 2.200 millones de dólares para esos países.

Estadísticas de la FCCA muestran que el arribo de un crucero representa a cada puerto ingresos por unos 285.000 dólares, sólo en gastos por parte de turistas y miembros de la tripulación.

De acuerdo con estadísticas de la institución, durante 2009 atracaron en los puertos locales 250 cruceros de ocho líneas, lo que representó la llegada de 498.000 turistas, equivalente al 10.1% de todos los viajeros que visitaron República Dominicana.

“Según el Censo de Población y Vivienda del año 2002 la provincia de Montecristi contaba entonces con un total de 111,014 habitantes. Según la estimación de la ONE para el año 2007 los habitantes de Montecristi suman 124,772 personas; esta población supone una densidad de 66.4 h/km²”.¹

¹ http://www.one.gob.do/themes/one/dmdocuments/perfiles/Perfil_Montecristi.pdf

1.5 Importancia y Justificación de la Investigación:

Según la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas, el turismo comprende las actividades que realizan las personas (turistas) durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros motivos.

En la economía global el turismo es una actividad muy importante que está compuesta por diferentes áreas productivas tales como la fabricación, la construcción, la agricultura y por supuesto de los sectores público y privado, estos en conjunto buscan proporcionar bienes y servicios para el disfrute de los turistas.

Según la Autoridad Portuaria Dominicana (APD) los puertos turísticos de la República Dominicana, es decir, Santo Domingo, Don Diego y Sans Souci, La Romana y Samaná representaron para el 2010 la llegada de unos 264 buques y un total de 352,539 pasajeros al país.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), registró ingresos que provienen del turismo internacional como una importante fuente de divisas para varios países de América Latina, y representa un porcentaje importante del PIB y de las exportaciones de bienes y servicios, así como una fuente de empleo, donde destaca la República Dominicana con 3,980 millones para el 2008 de llegadas de turistas internacionales, 4,176 millones de dólares en ingresos por turismo, 36,2% Ingresos en exportación de bienes y servicios para el 2003 y obtuvo un 18,8% de PIB por parte del sector turístico.

Estadísticas del Banco central en el periodo “Enero-Marzo 2010 registraron en el país una oferta habitacional de 67,393 habitaciones turísticas.

Por otro lado, la Organización Mundial del Turismo, resaltó que el 95% de la actividad turística del país se desarrolla en la zona costera. Así mismo, República Dominicana cuenta con varios clubes náuticos como son el Club Náutico de Santo Domingo, Club Náutico de Haina, Club Náutico de Montecristi, entre otros, “dirigidos a fomentar el desarrollo de las actividades náuticas y deportivas entre sus socios, que sean compatibles con sus instalaciones y áreas circundantes, siempre respetando y preservando el medio ambiente.”²

De acuerdo con estadísticas del Banco Central de la República Dominicana en el año 2010 el país registró un flujo turístico de 2, 949,596 vía aérea y 230,659 vía marítima siendo muy notable la diferencia. Sin embargo, estas demuestran que el Caribe es el destino más frecuentado dentro del turismo mundial de cruceros según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

“El turismo de cruceros es uno de los aspectos del mercado turístico que ha demostrado mayor dinamismo en las últimas décadas, experimentando altas tasas de crecimiento en la economía de los países latinoamericanos. Mientras que en los años setenta apenas medio millón de personas elegían un buque para pasar sus vacaciones, en el 2004 el número de turistas de cruceros en todo el mundo ya había superado los 13 millones (de los cuales un 77% corresponde al mercado norteamericano), generando beneficios de unos 18 mil millones de dólares anuales”³.

El crecimiento de la industria está encabezado por el Caribe, que se continúa alineando como el destino dominante de cruceros, alcanzando el 37.02% de todos los itinerarios en

² <http://www.clubnautico.com.do/>

³ <http://www.eclac.org/>

2009, contra 37.25% en 2008, 41.02% en 2007 y 46.69% de 2006. A pesar de la disminución de la capacidad, los números de pasajeros han continuado aumentando para el Caribe.

Está comprobado que el impacto económico de la industria de cruceros en la región del Caribe y Latinoamérica es significativo y continúa creciendo.

Las líneas de los miembros de la FCCA (Florida Caribbean Cruise Association) como la industria de cruceros está participando positivamente en las economías de estos países para el año 2009 , entre los destinos que se visitan en la travesía se destacan: Acapulco, Antigua, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Cayman Islands, Cartagena, Costa Rica, Cozumel, Curazao, Dominica, República Dominicana, Ensenada, Grenada, Guatemala, Honduras, Huatulco, Jamaica, Key West, Martinica, Nicaragua, San Juan, St. San Cristóbal, St Lucia, St. Maarten, St. Vincent y las granadinas, Trinidad And Tobago, turcos y Caicos, y U.S.V.I.⁴

⁴ Florida Caribbean Cruise Association. (2010). Cruise Industry Overview. Miami: Florida Caribbean Cruise Association.

1.6 Objetivos generales:

- Describir el potencial de la provincia de Montecristi para la implementación de un Puerto Turístico y Marina Deportiva y los beneficios que obtendría la República Dominicana en torno al auge turístico de la provincia.
- Incentivar el Turismo de Cruceros en la zona de Montecristi.
- Fomentar el Turismo Náutico de la provincia de Montecristi.

1.7 Objetivos específicos:

- Identificar los beneficios que le conllevaría a Montecristi de convertirse en un Destino de Cruceros y Marina Deportiva en la República Dominicana.
- Argumentar la remodelación del Puerto de la Bahía de Manzanillo para su habilitación como puerto receptor de cruceros turísticos.
- Caracterizar las posibilidades de creación de una Marina en Isla Cabras.
- Analizar las posibilidades de remodelación del Club Náutico de Montecristi.

1.8 Marco teórico:

Amarre: Es un sistema que permite hacer firme una embarcación mediante cabos o cables a un muelle o boya.

Asociación Internacional de Líneas de Cruceros

(CLIA): Es la más grande asociación de cruceros en el mundo, la cual está dedicada a la promoción y



crecimiento de la industria de los cruceros y está conformada por las 25 líneas de cruceros más importantes de Norteamérica. Entre las que podemos citar: Royal Caribbean International, Cunard Line, Disney Cruise Line, Celebrity Cruises, Princess Cruises, entre otros.

Astillero: Es el lugar donde se construyen y reparan las embarcaciones.

Autoridad Portuaria Dominicana: Esta entidad se encarga de promover y asignar la concepción de bienes con ecuanimidad a través del crecimiento del mercado nacional e internacional.



Batimetría: Se refiere a la medida de profundidad de los mares.

Club Náutico: Un Club náutico es un club deportivo específicamente dedicado a la práctica de actividades náuticas.

Crucerista: Se denomina crucerista a aquellas personas que tienen como propósito realizar viajes a bordo de un barco o buque.

Crucero: Un crucero es un hotel flotante a bordo con la finalidad de un viaje de placer en un barco de lujo.

Destino turístico: Se ha llamado así a los centros receptores de turismo, ampliamente promocionados en los mercados internacionales de países emisores.

Embarcación deportiva: Son aquellas embarcaciones de uso deportivo o recreacional que cumplen ciertas condiciones de seguridad y han sido debidamente registradas ante la comandancia de puertos de la Marina de Guerra.

Embarcaciones Recreativas o de recreo: Barco o yate que se utiliza para actividades de diversión, es decir, de descanso u ocio.

Embarcadero: Lugar destinado a colocar los barco o yates y donde se les facilita el amarre, embarque y desembarque del muelle.

Eslora: Se entiende como la longitud que tiene un barco.

Florida Caribbean Cruise Association FCCA (Asociación de Cruceros del Caribe y la

Florida): Representa 12 miembros de las compañías de cruceros en la Florida, El Caribe y Latino América con el fin de mantener la unidad entre las industrias de cruceros de toda



América y mantener la expansión de la colectividad tanto en los destinos como en las compañías de cruceros. Algunos de los miembros de la asociación son: AIDA Cruises, Azamara Club Cruises, Carnival Cruise Lines, Celebrity Cruises, Costa Cruise Lines, Cunard Line Ltd, Disney Cruise Line, Holland America Line, MSC Cruises (USA) Inc., Norwegian Cruise Line, Ocean Village, P&O Cruises, Princess Cruises, Royal Caribbean International, Seabourn Cruise Line.

Fluvial: Se refiere a los procesos desarrollados en los ríos y arroyos.

Fondeadero: Lugar que posee suficiente profundidad en la cual una embarcación puede anclar.

Fondear: Consiste en amarrar una embarcación al fondo mediante una cadena, ya sea utilizando un ancla o un muerto.

Marina Deportiva, Turística y Recreativa: Está constituida por los buques o embarcaciones destinados exclusivamente al uso deportivo y de recreación por las instalaciones que les prestan los servicios a dichas embarcaciones y por el personal autorizado para operarlas.

Muelle: Se refiere al muro construido en las riberas de un río o alrededor de un fondeadero, para que atraquen los barcos.

Muerto: Elemento de gran peso protegido en el fondo donde se sostiene el cabo de fondeo.

Organización Mundial del Turismo (OMT): Organización Mundial del Turismo fue creado en 1925 y es el organismo de las naciones unidas que tiene como función principal promover el turismo.



Polo Turístico: Se define como la demarcación territorial que dispone de los recursos y atractivos necesarios para responder a una demanda turística.

Puerto: Lugar en la costa, protegido de los vientos y acondicionado para la seguridad de las embarcaciones y las operaciones de llegada y salida de buques.

Transatlántico: Se refiere a los buques de grandes dimensiones destinados a realizar viajes por mares y océanos.

Tripulación: Se dice de los individuos que tienen a cargo el manejo de las embarcaciones u ofrecer servicio a los pasajeros.

Turismo Náutico: Se define como actividades en contacto con el agua y la naturaleza que facilitan todo tipo de actividades náuticas en tiempo de ocio: vela, motor, windsurf, submarinismo, etc.

Turista: Toda persona que se desplace de su lugar de residencia, por un período mayor de 24 horas y menor de un año, con motivos de ocio, salud, descanso, negocios u otro.

Varadero: Se define como el lugar destinado para sacar las embarcaciones a tierra con la finalidad de repararlas, pintarlas, brillarlas, entre otras.

Zona Costera: Porción de tierra cercana a la costa, en donde actividades humanas y procesos naturales afectan y son afectados por lo que se da en las aguas.

1.9 Metodología de la Investigación:

Para desarrollar esta investigación se utilizó el tipo de estudio o investigación exploratoria y el método empleado fue el analítico.

En el primer caso, porque las vertientes (Turismo de Cruceros y Marina Deportiva) de ésta investigación han sido poco o nada estudiadas, referentes a la provincia de Montecristi; ya que toda la atención del sector turístico dominicano se centraliza principalmente en las zonas Este y Noroeste del país. Teniendo en cuenta la caída del turismo en Puerto Plata se debe divisar otros destinos y tipos de turismo en caso de que ocurra lo mismo con algunas de las provincias que actualmente están siendo explotadas turísticamente en el país. Lo que

se busca es documentar de manera ardua a fin de que sea posible llevar a cabo una mejor investigación.

Por último, se utilizó el método analítico para conocer mejor la situación de esta provincia en los diversos aspectos que conforman el problema, y los efectos que tendría en la misma su desarrollo turístico. Este método permitió explicar y establecer nuevas teorías.

1.10 Descripción de los instrumentos:

Se efectuaron investigaciones a través del uso de las siguientes herramientas de búsqueda:

Entrevistas

Se realizaron entrevistas a personas especializadas en la gestión de cruceros en la República Dominicana así como también aquellas relacionadas con el desarrollo e implementación de marinas y clubes náuticos en el país. Dichas entrevistas se llevarán a cabo con el objetivo de conocer la situación actual del Turismo de Cruceros y Marina Deportiva en el país.

Se realizaron entrevistas a diferentes personas oriundas de la provincia de Montecristi sobre su opinión acerca del Turismo de Cruceros en el lugar y las Marinas Deportivas, mencionándose las siguientes:

Lic. Carmen Grisanti. Profesora Lenguas Modernas: Inglés y francés. Centro Educativo San José.

Lic. Angélica Sánchez. Coordinadora Pedagógica. Lic. Lenguas Modernas y Turismo. Centro Educativo San José.

Rafael Francisco Clase. Director Liceo José Martí.

Soraya Rodríguez. Administradora de Soraya y Santo Tours.

Olga Lovetty. Directora Provincial de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Juan Antonio Torres (Tony). Representante de DR-Cruising Station.

Modelo de Entrevista

Nombre, Cargo, Institución, Fecha.

Responsable de la encuesta (encuestador).

P. ¿Considera Ud. que la provincia de Montecristi posee el potencial para ser desarrollada turísticamente? si no Explique.

P. ¿Cuáles variables cree Ud. que impiden el desarrollo turístico de Montecristi?

P. ¿Cuáles Recursos naturales y culturales posee la provincia que a su entender deben ser explotados para su desarrollo?

P. ¿Cuáles acciones cree Ud. que deben ser ejecutadas para lograr el desarrollo de Montecristi?

P. ¿Cuáles planes tiene la provincia en la actualidad para su futuro desarrollo?

P. ¿Considera Ud. que Montecristi tiene el potencial para ser destino turístico de embarcaciones deportivas?

P. ¿Cómo valora Ud. la construcción de un muelle para cruceros turísticos en manzanillo?

Observaciones.

Resultados de la Entrevista:

Las entrevistas realizadas arrojaron los siguientes resultados. Montecristi posee el potencial para ser desarrollada turísticamente, ya que sus atractivos lo fortalecen, destacándose en un 40% de la población de mangles, ofrece tres tipos de corales, entre otros. Su gastronomía es uno de sus potenciales con especialidad en Chivo liniero, pescados y mariscos.

Montecristi se caracteriza por su gran variedad de Recursos Naturales y Culturales que podrían ser explotados turísticamente: La barrera de coral donde se puede practicar Snorkeling, los manglares, las piscinas naturales con sedimentos de arenas acumuladas, Cayo Los Siete hermanos (las aves bubí visitan estas islas), Parque Nacional Estero Balsa, El Morro (Salvia Montecristina, especie de flora endémica del lugar), Parque Submarino, Ríos Canachapetón, Maguaca y Chacuey, Reserva Científica en Villa Elisa, Laguna Saladilla

Recursos Culturales: Las viviendas estilo Victorianas, Reloj Público, El Museo José Martí y Máximo Gómez, el Carnaval Montecristeño, Villa Doña Emilia, Restauración, el 14 de junio y el Manifiesto de la Independencia de Cuba, escritores literarios; José Ramón López, Andrés Avelino García, Manuel Rueda, Chery Jiménez Rivera, Olga Lovetty. Bachateros; Fabio Sanabia, Luis Vargas, Raulín Rodríguez.

Montecristi es el único Clúster Turístico con un “Plan Estratégico de Desarrollo del municipio de San Fernando de Montecristi”. Con este Plan se desea desarrollar un Turismo

Sostenible integrado por profesionales y la comunidad donde se debatieron ideas de cómo desean que fuera Montecristi en los próximos 5 años.

Existe actualmente el Proyecto la Cruz Manzanillo, en el cual se les enseña a los turistas la producción de banano y cada uno de los procesos para la producción hasta el empacado.

La provincia tiene en planes la construcción de una carretera turística de Puerto Plata a Montecristi.

Proyecto ecológico para desarrollar el Morro y su entorno. Sendero para llegar a la cima para ver la Salvia Montecristina, Sendero Ecológico buceo por el barco hundido, Sendero Ecológico el Makey, Planes de Energía eólica (instalados en Juanillo con medición del viento).

Montecristi puede ser utilizado para embarcaciones deportivas, pues posee los recursos y un Club Náutico donde se realizan competencias de Pesca y Vela. Por otro lado, Isla Cabras posee las condiciones que permitirían instalar una Marina deportiva.

Del mismo modo, la construcción de un muelle de cruceros turísticos en manzanillo sería posible al este del Muelle comercial de manzanillo porque la producción de los carboncillos generaría una gran contaminación. Sus ventajas serían la generación de grandes beneficios económicos a la provincia de Montecristi. Este tiene la característica de ser un muelle natural de gran profundidad en América Latina. Facilitaría la recepción de cruceros, generaría ingresos económicos a la provincia y empleos.

Internet

Se consultaron páginas electrónicas relacionadas con el Turismo de Crucero y Marina Deportiva, así como también del turismo en general para conocer las estadísticas y por lo tanto, las tendencias que se han venido desarrollando en los últimos años con relación a los mismos. De ésta manera se pudo establecer las posibilidades de éxito al desarrollarse Montecristi como destino turístico de cruceros y marinas deportivas.

Páginas consultadas: Autoridad Portuaria Dominicana, Club Náutico de Santo Domingo, Asociación de Cruceros del Caribe y la Florida, Asociación Internacional de Líneas de Cruceros, Náutica rd, entre otras.

Documentación bibliográfica

Se consultaron libros y trabajos de grados especializados en el Turismo de Cruceros, Marina Deportiva y de marketing turístico.

Textos consultados: Marketing internacional de lugares y destinos, El negocio de la felicidad: Desarrollo y marketing turístico de países, regiones y lugares, Turismo de cruceros: Situación actual y tendencias y Viabilidad para el desarrollo sostenibles del Turismo de Cruceros en República Dominicana, entre otros.

Revistas especializadas

Se investigó en revistas especializadas del sector turístico y portuario que contengan artículos sobre el tema.

Estadísticas

Se consultaron estadísticas de la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe, Banco Central de la República Dominicana, Autoridad Portuaria Dominicana, Organización

Mundial del Turismo, Asociación Internacional de Líneas de Cruceros, Informe Mundial de Competitividad Turística, entre otras, que arrojen datos relacionados con el Turismo de Cruceros y Marinas Deportivas principalmente en República Dominicana y el Caribe, tales como llegadas de cruceros, destinos preferidos o más visitados, cantidad de turistas de cruceros, gastos de los turistas en los destinos visitados, principales clubes náuticos y Marinas del Caribe, entre otros.

Periódicos

Se investigó a través de artículos periodísticos y reportajes de la prensa nacional, la situación de la Industria de Cruceros y Marina Deportiva de la República Dominicana y el Caribe. Los siguientes periódicos; Diario Libre. Sección Revista, Listín Diario. Sección de Economía & Negocios, entre otros artículos.

1.11 Población:

La presente investigación se enfoca a investigar los temas siguientes:

- a) Marinas Deportivas en República Dominicana,
- b) Puertos destinados a cruceros turísticos en la República Dominicana.
- c) Empresas de Servicios en el sector turístico.
- d) Tour operadores de cruceros turísticos.
- e) Líneas de cruceros que tocan puertos en la República Dominicana.

1.12 Muestra y Tamaño:

La muestra para el presente proyecto se orientó a la provincia de Montecristi, sus municipios, playas, recursos naturales y culturales, manglares, salinas, etc. Entre los atractivos que se abarcarán serán los siguientes; Cayos los Siete hermanos, Isla Cabras, Cayo Arena, El Morro y El Club Náutico de Montecristi, donde se analizará la posibilidad de implementar una estrategia de promoción y publicidad que incremente la oferta turística de la provincia de Montecristi.

1.13 Problemática:

1. La provincia de Montecristi debe contar con inversión extranjera y gubernamental que facilite la reestructuración de una infraestructura física en las instalaciones del puerto y la Marina Deportiva.
2. Se necesita la integración de recursos humanos en la zona que permita el fortalecimiento de sus atractivos.
3. Se deben establecer compromisos institucionales y leyes que regulen las condiciones ambientales de la zona de Montecristi.
4. Debe existir una estrategia nacional para el desarrollo sostenible de la zona costera.

INTRODUCCIÓN

La República Dominicana es uno de los países de mejor ubicación en el área del Caribe; ya que se encuentra en el litoral de las Antillas y posee la característica de estar rodeada por el Océano Atlántico y el Mar Caribe. Estos son algunos de los factores que la hacen accesible para la recepción de turistas vía marítima.

En el presente trabajo se tomará como base investigativa la provincia de Montecristi para conocer su situación actual en el turismo de la República Dominicana, potencial turístico, y qué Estrategias de Desarrollo serían necesarias implementar para lanzarla como Destino Turístico de Cruceros y Marina Deportiva.

Sin embargo, existen factores que impiden su desarrollo turístico, como por ejemplo la falta de Promoción y Publicidad por parte del Ministerio de Turismo quienes se enfocan en comercializar el “Turismo convencional” de la República Dominicana en destinos como: Punta Cana, Bávaro, La Romana, Samaná, entre otros. Por otro lado también es evidente la falta de vías de acceso adecuadas que faciliten a los turistas el desplazamiento hacia el destino y de infraestructura turística para el alojamiento y recreación.

Es necesario explotar el potencial turístico de la provincia de Montecristi habilitando una Terminal Turística en el Puerto de Manzanillo que permita a los turistas embarcar y desembarcar en el lugar para conocer los atractivos.

En la actualidad el turismo de la República Dominicana promueve los Torneos Deportivos de vela y pesca deportiva en Boca Chica, Higüey, Cap Cana y Montecristi.

Es por esto, que sería factible comercializar el Turismo Náutico mediante Torneos Deportivos y de pesca que inviten a conocer la provincia y de esta forma se integre la comunidad a la actividad turística como un medio de generación de divisas y empleos.

De acuerdo a las estadísticas del sector Turismo del Banco Central, la llegada de turistas al país en el año 2010 fue de 352,539, con un total de 264 Buques. Tomando esto como referencia se considera importante la rehabilitación del puerto de Manzanillo y la construcción de una Marina Deportiva en la Isla Cabra.

Montecristi tiene la particularidad de que posee muchos atractivos turísticos que se pueden explotar y sacarles el mejor provecho, esto contribuiría al desarrollo y organización de la provincia.

Algunos de los atractivos que hacen de Montecristi un destino con interés turístico son: Monumentos históricos: el reloj público en San Fernando, el Museo de Máximo Gómez, la Villa de Doña Emilia, entre otros. Además de recursos naturales como el Parque Nacional de Montecristi donde se encuentran ubicados los Cayos los siete hermano, y excepcionales playas como la de Punta Rusia, el Morro, Bahía de Manzanillo, entre otras.

CAPÍTULO II.-

EL TURISMO DE CRUCEROS.

2.1 Turismo de Cruceros

En este capítulo se desglosará más ampliamente el tema de cruceros comenzando por su concepto, la clasificación de sus buques hasta el perfil de los cruceristas. Para entender con más detalles esta modalidad de turismo es necesario conocer sus inicios tanto en el Caribe como en el mundo, especialmente en República Dominicana, así como estadísticas que revelen la rentabilidad del Turismo de Cruceros.

2.1.1 Concepto

El Turismo de Cruceros es la actividad que se lleva a cabo a bordo de un buque o barco en el cual se ofrecen servicios de alimentos y bebidas, entretenimiento y alojamiento para el disfrute de los pasajeros

2.1.2 Clasificación de cruceros

Por ruta:

- **Trasatlánticos:** Son aquellos cruceros que realizan sus rutas visitando destinos de ambos lados de Océano Atlántico. De ese modo el pasajero puede disfrutar de diferentes zonas climáticas iniciando su viaje en un invierno europeo y finalizando en un verano sudamericano. Un ejemplo de esto es el recorrido que realiza el barco Costa Mediterránea (Costa Cruceros) embarcando en Guadalupe y desembarcando en Barcelona después de haber visitado varios puertos de Las Antillas y Europa.



Imagen: www.amenaviajes.com

- **Marítimos:** Este tipo de crucero es el más común. Realiza sus rutas visitando varios destinos, lo que significa que se pueden tocar hasta más de dos puertos en un mismo viaje. Por ejemplo el barco Navigator of the Seas (Royal Caribbean) tiene el itinerario de viaje como sigue: Florida-Haití-Jamaica-Florida.

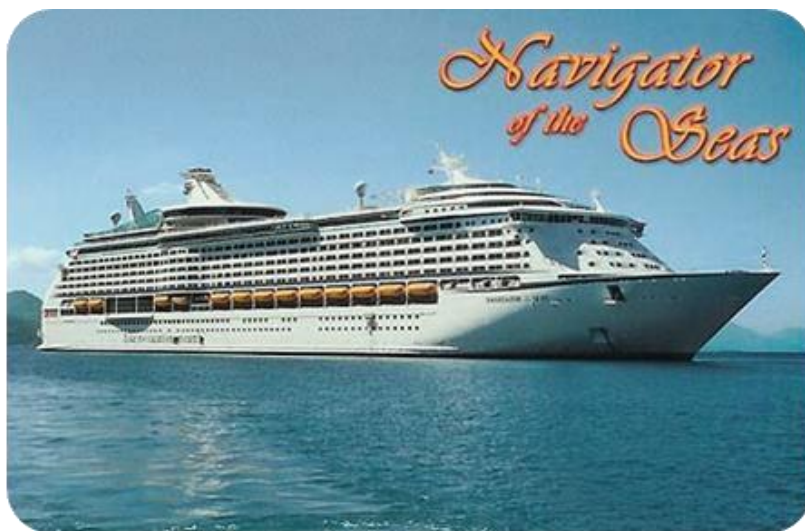


Imagen: Crucero Navigator of the Seas de royal Caribbean. www.simplonpc.co.uk

- **Fluviales:** La capacidad de este tipo de crucero es menor que la del crucero marítimo debido a que los ríos tienen poca profundidad, además de que deben atravesar puentes durante su ruta. Estos realizan su recorrido de manera lineal (desde el puerto de origen hasta el puerto de destino) y tienen una duración de tres a cinco días. El barco MS Renoir (Croisi Europe) recorre el río Sena durante cinco días visitando las ciudades de Les Andelys, Rouen, Honfleur, Caudebec en Caux y Vernon embarcando y desembarcando en Paris.



Imagen: Crucero MS Renoir de Croisi Europe.
www.croisieurope.com

Por tamaño y categoría:

- **Lujo superior:** Con capacidad para 400 pasajeros.
- **Lujo exclusivo:** Con capacidad para 100 pasajeros.
- **De lujo**
- **Premium superior:** Con capacidad desde 1,300 hasta 2,000 pasajeros.
- **Premium exclusivos**
- **Standard:** Con capacidad para 3,000 pasajeros.

Por su actividad:

- **Temáticos:** como forma de diversificar su oferta, las líneas de cruceros han creado paquetes de viajes con un tema en particular con lo que buscan atraer a un sector específico del mercado. Los temas varían desde música, parejas, solteros, quinceañeras, familias con niños pequeños, entre muchos otros.



- **Congresos:** ésta es una nueva tendencia en los cruceros. Cambiando las tradicionales locaciones, los buques utilizados para esta actividad están equipados con todo lo necesario para los participantes (secretarías, traductores, salas de conferencias, etc.).

2.2 Historia del Turismo de Cruceros en el mundo

Los inicios de la Industria de Cruceros se remontan al año 1839, momento en que el gobierno británico realizó una oferta o subasta para transportar correo entre Inglaterra y Estados Unidos. Dicha subasta fue ganada por Samuel Cunard, un inglés que era conocido entonces como el “príncipe de los océanos”. De ese modo en 1840 zarpó de Liverpool, Inglaterra hacia Boston, Estados Unidos el primer velero de correos llamado Britannia.

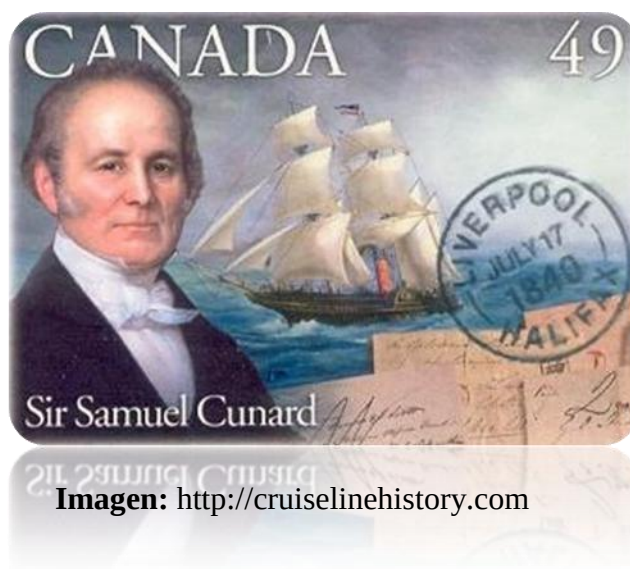


Imagen: <http://cruiselinehistory.com>

Años después Sir Cunard vio la posibilidad de hacer negocio aprovechando los viajes que hacía para transportar correo. Fue así como inició la venta de pasajes para viajar a bordo del Britannia, actividad que ganó popularidad entre los ingleses. Entre 1891 y 1911 más de 1.8 millones de personas participaron de estos viajes hacia Canadá.

A medida que fueron pasando los años, los barcos se hicieron más modernos al utilizar nuevas tecnologías como las turbinas de vapor y la electricidad. Con el aumento migratorio de europeos hacia Estados Unidos se cambió del transporte de correo al transporte de pasajeros.

En ese entonces el único hundimiento de barco que llamó la atención por la magnitud de la catástrofe fue el Titanic (con 46 mil toneladas) en 1912. De esa tragedia solo sobrevivieron 705 personas, pues fueron rescatadas por el barco Carpathia, de la línea Cunard.

Samuel Cunard siguió construyendo grandes cruceros como el Queen Mary y el Queen Elizabeth, los cuales transportaron alrededor de 16 mil personas.



Imagen: Queen Mary. **Fuente:** <http://www.navy-mar.com>

Para 1947 la línea Cunard había construido el primer “crucero de placer”. Con el nombre Caronia (también conocido como la Diosa verde), este barco inició una nueva era en la industria turística y marítima.

En la década de 1970 la Industria de Cruceros experimentó un rápido crecimiento debido a la popularidad de la serie de televisión “El Crucero del Amor” y a una efectiva campaña publicitaria. Desde entonces las líneas de cruceros deben pensar en confort, lujo y diseño para competir entre sí.

En la actualidad el crucero más grande en servicio es el Oasis of the Seas (225 mil toneladas) con capacidad para 6,300 personas perteneciente a Royal Caribbean Cruise Line.

A diferencia de sus inicios, hoy día los cruceros ofrecen diversos servicios para llenar las expectativas de sus clientes como son bares, restaurantes, tiendas de regalos, áreas para niños, espectáculos y los más modernos pueden tener mini campos de golf, paredes para escalar, piscina de olas artificiales, pista de patinaje sobre hielo, etc. todo esto pensado en satisfacer al turista más exigente.

2.2.1 Historia del Turismo de Cruceros en República Dominicana

En República Dominicana se inició la industria de cruceros hacia el año 1959, con la llegada al puerto de Sans Souci del buque S. S. Evangeline procedente de Miami. Ésta y otras embarcaciones turísticas visitaban el país de manera ocasional.

Años después, durante la década de los años 70, una mayor cantidad de cruceros visitaron el país, principalmente el puerto de Puerto Plata. Fue así como en dicha provincia se incrementó el turismo de cruceros pues llegaban barcos a diario y hasta más de uno en el mismo día.

Con el transcurso del tiempo gran parte de los cruceros dejaron de incluir este puerto en sus itinerarios debido a los inconvenientes que les causaban la falta de organización, condiciones y control por parte de Puerto Plata.

Fue entonces cuando la compañía naviera E. T. Heisen comenzó a trabajar como operadora de cruceros para las empresas Peter Deilmande (Alemania), Comodore Cruises Line,

SITMA Cruises, Epirotiki (Grecia), Hapag Lloyd y Carnival Cruises Line las cuales tenían buques que visitaban Santo Domingo, Puerto Plata y Samaná.

Llegadas de turistas por vía marítima				
Años	1978	1979	1980	1985
Número de visitantes	133,265	195,410	183,055	89,726

Cuadro 1: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en la tesis “Viabilidad para el desarrollo sostenible del Turismo de Cruceros en República Dominicana”.
Ver bibliografía.

Aunque no se tiene constancia de la cantidad de turistas que llegaron vía marítima entre los años 1981 a 1984, si se sabe que para el año 1985 hubo una notable disminución en la llegada de cruceristas al país, con respecto al año 1980, debido a la ausencia de facilidades para el abastecimiento de los buques, deficiencia en los servicios, entre otros aspectos.

En 1992 la compañía Costa Cruise Line firmó un acuerdo con el gobierno dominicano para incluir la Isla Catalina como destino en sus itinerarios. Fue así como el 8 de julio de 1992 el buque Costa Clásica (53,000 toneladas y con capacidad para 1,300 pasajeros) visitó por primera vez la Isla Catalina.

Durante el período de 1992-1994 la Isla Catalina fue visitada 39 veces por cruceros de Costa Cruise Line con un total de 42,000 pasajeros. Para 1995, 51 buques habían visitado la isla. Gran porcentaje de estos pasajeros también visitaron Altos de Chavón, Casa de Campo y la Romana.

2.3 Estadísticas del turismo de cruceros

En la ceremonia de apertura de la décimo séptima Feria de Cruceros de la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe (FCCA, en inglés) que se realizó del 25 al 29 de octubre de 2010 en Santo Domingo, uno de los principales oradores fue Rick Sasso, presidente de MSC Cruceros (USA) y de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA, por sus siglas en inglés). De acuerdo con el Sr. Sasso la Industria de Cruceros ha cambiado desde la década de los 80, experimentando actualmente un incremento de 7.4% anual generando US\$ 40 billones de impacto económico. Basado en las órdenes de construcción de nuevos cruceros, el Sr. Sasso indicó que entre los años 2010 y 2013 se introducirá un nuevo barco crucero cada 62 días.

Los destinos turísticos visitados por los cruceros dependen necesariamente de las zonas donde las navieras operan. Así mismo, la elección de dichas zonas depende de la época del año y del clima. Los cruceros, al estar dotados de movilidad, pueden desplazarse de una zona a otra en cada estación del año, lo que posibilita visitar múltiples destinos en un mismo año.

La principal zona visitada por los cruceristas es el Caribe (que en 2009 captó el 37% de los turistas a nivel mundial), “especialmente en los meses de invierno del hemisferio norte, puesto que sigue acaparando más de la mitad de la principal demanda mundial, que sigue siendo la norteamericana. El Mediterráneo continúa en segundo lugar como destino, por delante de la Europa Atlántica (la región de mayor crecimiento en los pasados 10 años),

habiendo alcanzado ya un desarrollo totalmente autónomo e independiente de las demandas estadounidense y canadiense”⁵.

Según la FCCA, en 2009 la Industria de Cruceros movió en el área del Caribe un total de 13.445 millones de cruceristas de 150 nacionalidades diferentes, generando así alrededor US\$ 2 billones.

En general se puede decir que el turismo de cruceros sigue las pautas del turismo terrestre, pues tanto la demanda como la oferta se mueven en un entorno regional y no mundial. La participación de Asia y del Pacífico sigue siendo baja ya que la demanda local no es significativa.

2.4 Perfil del Turista de Cruceros

Con el pasar de los años el turismo de cruceros ha ido evolucionando y haciéndose más asequible debido a la nueva demanda. Lo que antes estaba concebido para la clase elitista, personas jubiladas con estabilidad económica, etc. en la actualidad es una opción de viaje y vacaciones que está disponible para el mercado familiar. Esta tendencia es el resultado de atractivas ofertas económicas que apuntan al incremento de la tasa de ocupación y rentabilidad futura del turismo de cruceros.

“De acuerdo con las estadísticas proporcionadas por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA) en 2004, el 97% de los pasajeros de cruceros tienen 25 ó más años, y con unos ingresos anuales por encima de los 40.000 dólares, en un segmento que representa

⁵ Organización Mundial del Turismo. (2008). Turismo de cruceros: Situación actual y tendencias. Madrid, España: 1ª edición. OMT.

alrededor del 44% del total de la población estadounidense. Así mismo el perfil demográfico del pasajero medio de cruceros correspondería a una persona de 55 años de edad, con educación universitaria, casado, con trabajo y con un ingreso anual por encima de los 75.000 dólares”.⁶

En 2008, CLIA ofreció el siguiente perfil del turista medio de cruceros:

- Persona predominantemente blanca/caucásica (93%).
- Alrededor de 46 años de edad (en descenso desde los 49 en 2006).
- Bien educado, con un 65% de graduados medios, y un 24% de posgraduados.
- 83% de casados.
- 58% con trabajo a jornada completa.
- Ingreso medio familiar alrededor de 90.000 dólares.
- Un viaje en crucero cada tres años entre otros tres tipos de vacaciones anuales.

2.5 Cruceros turísticos en el Caribe⁷

Solo “en el año 2008 se movilizaron 13.2 Millones de cruceristas en el Caribe, lo que implicó un incremento de 640,000 pasajeros más que en el 2007 con 10.15 millones procedentes de Norte América”.⁸

Basándose en los resultados de tercer trimestre de 2009 y las estimaciones del cuarto trimestre, según la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe, se registró que 13.445 millones de pasajeros navegaron en el Caribe en 2009, un aumento de 440.000 personas con respecto a 2008, con 10,29 millones procedentes de América del Norte. Junto con un

⁶ <http://www.windrosenetwork.com/WindRoseNetwork.html>

⁷ Florida-Caribbean Cruise Association. (2010). Cruise Industry Overview. Florida: Florida-Caribbean Cruise Association.

⁸ Ministerio de Turismo. (2009). La Industria de cruceros en la República Dominicana: Su potencial de desarrollo e impacto en las comunidades. Santo Domingo, República Dominicana: Ministerio de Turismo.

porcentaje de ocupación anual que supera el 104% en 2009, este crecimiento de 3,4% anual de pasajeros para 2009 muestra una industria donde la demanda continúa superando la oferta, incluso en el más duro entorno económico. Sólo en 2009, debutaron catorce buques nuevos: AMA Waterways, Avalon Waterways, Carnival, Celebrity, Costa, MSC Cruises, Royal Caribbean International, Seabourn, Silversea Cruises y Uniworld con un rango de capacidad que van desde 82 a 5.400 pasajeros, navegaron las aguas del mundo por primera vez. El crecimiento de la industria es encabezada por el Caribe, que sigue figurando como destino de cruceros dominante, representando el 37,02% de todos los itinerarios en 2009, frente al 37,25% en 2008, 41,02% en 2007 y 46,69% en 2006.

Como muestra el siguiente cuadro, el Caribe es el destino predilecto por los turistas de cruceros frente a todos los destinos a nivel mundial, lo que representa beneficios para el Turismo de Cruceros en República Dominicana.

Los destinos de cruceros más atractivos	
El Caribe	43%
Alaska	25%
Bahamas	25%
Hawaii	15%
Mediterráneo/ Islas griegas/ Turquía	14%
Bermuda	11%
Europa	9%
Canal de Panamá	8%
México (costa oeste)	8%

Fuente: CLIA. (2008). Market Profile Study. Estados Unidos: CLIA.

En 2010, el crecimiento de la industria de cruceros continuó al entrar en una época que se distingue por puertos internacionales de escala y convenientes puertos de embarque en ciudades cercanas. La actual cartera de pedidos de barco de crucero se extiende desde 2010

hasta 2012 y ahora incluye 26 nuevas construcciones (23 buques oceánicos y 3 barcos fluviales Europeos), con 54.000 literas con un valor de casi \$15 mil millones de dólares.

Basado en las adiciones y supresiones a los barcos en 2010, la industria previó 14.3 millones de personas para 2010, un incremento del 6,3% con respecto al 2009.

Los barcos de hoy ofrecen una nueva generación de funciones a bordo y un mundo de innovación, incluidas las piscinas de surf, planetarios, pantallas de películas LED en la cubierta, simuladores de golf, parques acuáticos, cocinas de demostración, mesas de billar autonivelantes, villas de varias habitaciones con piscina privada y jacuzzi en la habitación, pistas de patinaje sobre hielo, paredes de escalada y mucho más. Hoy día los buques nuevos también ofrecen facilidades para dar cabida a miembros de la familia de todas las generaciones que viajan juntos, un mercado ideal para cruceros por el Caribe. Más de 1,6 millones de niños menores de 18 años navegaron con sus familias en 2009.

2.5.1 Información general sobre la Industria de Cruceros⁹

- La industria de cruceros es la categoría de más rápido crecimiento en el mercado de viajes de placer. Desde 1980, la industria ha experimentado una tasa media de crecimiento de pasajeros de aproximadamente 7.4% anual.
- Desde 1990, más de 154 millones de pasajeros han tomado un crucero de 2 días o más. De esta cifra, más del 68% del total de pasajeros se han generado en los últimos 10 años y casi el 40% en los últimos 5 años.
- La duración media de los cruceros es de casi siete días (7,2 días).

⁹ Florida-Caribbean Cruise Association. (2010). Cruise Industry Overview. Florida-Caribbean Cruise Association.

- El producto de cruceros es diversificado. A lo largo de su historia, la industria ha respondido a las vacaciones deseadas de sus clientes y ha adaptado innovación para desarrollar nuevos destinos, nuevos diseños de barcos, nuevos y diversos entretenimientos a bordo, facilidades y servicios, además de las actividades en tierra. Las líneas de crucero también han ofrecido nuevos cruceros temáticos a sus huéspedes y las longitudes de viaje para satisfacer los cambiantes patrones de vacaciones de los viajeros de hoy.
- Desde un punto de vista de capacidad, la utilización es sistemáticamente superior al 100% (104% en 2009).

2.5.2 Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe

La Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe (FCCA por sus siglas en inglés) es una organización sin fines de lucro comercial compuesta por 15 Líneas miembros que operan más de 100 barcos en Florida, el Caribe y las aguas de América Latina. Creado en 1972, el mandato de la FCCA es proporcionar un foro para el debate sobre la legislación, el desarrollo del turismo, puertos, las operaciones de recorrido, seguridad y otros temas de la industria de cruceros. Al fomentar la comprensión de la industria de los cruceros y sus prácticas de operación, la FCCA busca construir relaciones de cooperación con sus socios destinos y desarrollar asociaciones productivas bilaterales con todos los sectores. La FCCA trabaja con los gobiernos, los puertos y todos los sectores público y privado para maximizar los pasajeros de cruceros, línea de cruceros y los gastos de empleados de la línea de crucero, así como mejorar la experiencia del destino y la cantidad de los pasajeros de cruceros que regresan como visitantes de estancia.

Las compañías de cruceros que operan en el Caribe y que a la vez son miembros de la FCCA son: AIDA Cruises, Azamara Cruises Club, Carnival Cruise Lines, Celebrity Cruises, Costa Cruise Lines, Cunard Line Ltd, Disney Cruise Line, Holland America Line, MSC Cruceros (EE.UU.) Inc., Norwegian Cruise Line, Ocean Village, P & O Cruises, Princess Cruises, Royal Caribbean Line International, cruceros Seabourn.

Los operadores europeos Costa y MSC (Italianos) y P & O (británicos) controlan la demanda (cerca de un 10%) pues no utilizan los tradicionales puertos base (San Juan de Puerto Rico, Miami, Port Everglades y Puerto Cañaveral) ya que la mayoría de sus itinerarios los combinan con vacaciones en tierra, fundamentalmente República Dominicana, Jamaica o México.

2.6 Legislación para el Turismo de Cruceros en República Dominicana

En República Dominicana no existen leyes específicas que regulen el Turismo de Cruceros. Sin embargo si existe un decreto destinado a los turistas de cruceros. El mismo es el No. 375-10 emitido por el Presidente de la República el 26 de julio de 2010, “el cual se exceptúa del pago de la tasa aeroportuaria de US\$15 a los pasajeros en tránsito que realicen trasbordo a cruceros”¹⁰.

En la República Dominicana existen las siguientes leyes a fin de coordinar el Sistema Portuario Dominicano para la protección de los puertos y delimitación de la zona costera para la protección del Medio Ambiente.

¹⁰ <http://phlaw.biz/newsletter/julio-2010/julio-2010.pdf>

Leyes sobre puertos y costas:

- Policía de Puertos y Costas (Ley 3003), APD (Ley 70), Reglamento servicios portuarios (Reg.1673), concesiones (reg. 309/98).

Esta Ley fue creada con el propósito de que los policías de Puertos y Costas sean los encargados de velar por la seguridad y desahogo de los puertos dominicanos. La misma está dividida por capítulos los cuales abarcan las responsabilidades asignadas a los comandantes de puertos, inspectores de costas, a la entrada, carga y descarga de buques, a las operaciones realizadas en los puertos inhabilitados, etc.

- Zona contigua y mar territorial (Ley 186 de 1967, ley 573 de 1977).

La Ley 186 fue promulgada el 13 de Septiembre de 1967 sobre el Mar Territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental. Esta a su vez fue modificada por la Ley 537 del 1 de Abril del 1977, que establece la zona del Mar Territorial de la República Dominicana.

- Construcciones en la Costa (Ley 305 de 1968).

Ley 305 de 1968 abarca la caza, pesca y conservación de la Fauna Dominicana. Se explican las regulaciones que se deben llevar a cabo en las costas de la República Dominicana.

Además establece en el artículo 16 apartado e) Toda construcción, aparato o dispositivo que pueda alterar las condiciones hidrobiológicas de las aguas, disminuir sensiblemente su volumen o sustraer de ella a los peces. Estas construcciones sólo podrán realizarse con el asesoramiento y autorización previa del organismo competente.¹¹

¹¹ <http://www2.medioambiente.gov.ar/sian/formosa/ley305.htm>

Disposiciones legales sobre ruidos:

- Ley 64-00, Norma ambiental prevención y control de ruidos. En el capítulo III de las Definiciones Básicas de la Ley 64-00 explica lo siguiente:

Contaminación sónica: Sonidos que por su nivel, prolongación o frecuencia afecten la salud

humana, la calidad de vida de la población y el funcionamiento de los ecosistemas, sobrepasando los niveles permisibles legalmente establecidos.¹²

Políticas turísticas.

- Secretaria de Estado de Turismo, resoluciones.

Disposiciones legales pesca, por ejemplo:

- Ley de Pesca 5914, control de desechos en zonas costeras para protección flora y fauna marina.

El objetivo principal de esta Ley es proteger y fomentar la crianza de las especies marinas. Además de lograr un desarrollo eficaz para que no se explote de manera excesiva la pesquería, y que se cumplan los reglamentos estipulados en esta ley.

2.7 Aguas Territoriales de República Dominicana

Se define como aguas territoriales a aquellas que se encuentran rodeadas entre sus costas y que por sus características poseen 6 millas náuticas, es decir, 11 kilómetros.

¹² <http://rsta.pucmm.edu.do/biblioteca/bvds/pdfs/Ley%20de%20Medio%20Ambiente.pdf>

La zona Contigua Dominicana posee una línea de unas seis millas náuticas desde donde se originan las aguas territoriales.

El Estado Dominicano posee la facultad sobre estas aguas, así como su control lo que le otorga derecho de vigilancia con la finalidad de prever cualquier situación de violación a las leyes de inmigración, sustancias prohibidas, y aduanas dentro del territorio o mar territorial.

La Ley No. 573 de 1977 estableció la Zona Económica Exclusiva (ZEE) que se refiere la franja marítima que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas marinas (370,4 km).

La zona económica exclusiva y el total del área marina bajo la atribución del mar territorial

dominicano es de aproximadamente 138,000 km², esto comprende el banco de La Plata y el Santuario de las Ballenas Jorobadas. Sus fondos se caracterizan por sus formaciones rocosas y corales.

Por otro lado, la Plataforma continental o insular capta la zona costera cuya profundidad no alcanza el máximo de 200 metros.

"Las áreas de máximo alcance son en las costas norte y este que en la sur. Sus zonas de mayor extensión son de Montecristi a Punta Rusia (abarcando el Banco de Montecristi y los Cayos 7 Hermanos); la Bahía de Samaná; frente a Cabo Engaño, donde llega hasta 44 kilómetros de la costa; alrededor de la isla Saona; al sur de Baní y en la Bahía de Ocoa; y alrededor de las islas Beata y Alto Velo.

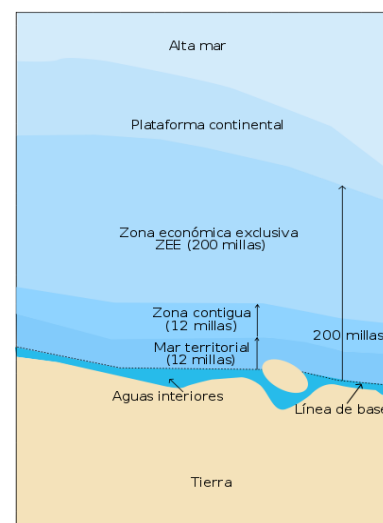


Imagen: Las distintas zonas marítimas de acuerdo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar aprobada en 1982.

La plataforma continental continúa en un talud de una longitud aproximada de 1,300 km. La cresta y ladera, con profundidades entre 200 y 1,000 m., presenta fuertes pendientes (a lo largo de la costa norte y en el suroeste en la península de Pedernales) y menos pendientes en la parte meridional. Los suelos están dominados por sedimentos lodo-arenosos y en las regiones de fuertes declives por afloramientos rocosos. "13

2.8 República Dominicana como Destino de Cruceros

Según el departamento de estadísticas de la Autoridad Portuaria Dominicana, al año 2004, unos 248 cruceros llegaron al país, destacándose sobre todo las llegadas al puerto de La Romana. Actualmente, la República Dominicana posee en función tres puertos destinados para cruceros turísticos: Santo Domingo (Don Diego), Sans Souci, La Romana, y facilidades de llegadas en Isla Catalina y Samaná.

Los puertos de Sans Souci y Don Diego se concesionaron a la empresa Sans Souci Port, cuyo presidente es el Sr. Lisandro Macarrulla, donde se realizó una inversión de más US50 Millones en las nuevas terminales.

Sans Souci Port se inauguró oficialmente el pasado 18 de Enero del 2009, con estándares internacionales que lo convertirían en uno de los puertos más modernos del Caribe.

Las facilidades para recibimiento de cruceros de las Islas Catalina (La Romana) y Cayo Levantado (Samaná) fueron concesionadas por el gobierno Dominicano a empresas del sector privado.

¹³ <http://www.jmarcano.com/mipais/geografia/mar2.html>

NUMERO DE BUQUES Y PASAJEROS LLEGADOS AL PAIS POR PUERTOS, 2010

PUERTOS	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO	
DESCRIPCION	B	P	B	P	B	P	B	P	B	P	B	P
SANTO DOMINGO	27	8,507	19	5,929	16	8,333	6	1,501	-	-	-	-
DON DIEGO	5	390	1	201	2	2,123	1	297	-	-	-	-
SANS SOUCI	9	6,060	6	4,921	5	2,123	-	-	-	-	-	-
FERRY	13	2,057	12	807	9	4,087	5	1,204	-	-	-	-
PUERTO PLATA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LA ROMANA	21	30,367	16	27,014	19	32,041	5	8,951	-	-	-	-
SAMANA	15	27,989	10	22,757	19	39,761	7	9,305	4	6,659	-	-
TOTAL	63	66,863	45	55,700	54	80,135	18	19,757	4	6,659	-	-

Cifras sujetas a rectificación.

Lectura: **B** (buques), **P** (pasajeros)

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (APD).

JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		TOTAL	
B	P	B	P	B	P	B	P	B	P	B	P	B	P
-	-	-	-	-	-	1	10	4	1,164	8	1,177	81	26,621
-	-	-	-	-	-							9	3,011
-	-	-	-	-	-							20	13,104
-	-	-	-	-	-	1	10	4	1,164	8	1,177	52	10,506
-	-	-	-	-	-			-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	11	1	2,182	9	15,562	15	22,896	87	139,024
2	5,174	2	5,214	-	-	7	13,452	11	23,660	19	32,923	96	186,894
2	5,174	2	5,214	1	11	9	15,644	24	40,386	42	56,996	264	352,539

El Turismo de Cruceros en la República Dominicana se complementa con el estilo de turismo convencional de Sol y Playa lo cual causa un impacto en las comunidades donde se reciben cruceros, generando empleos directos e indirectos en dicha actividad turística. Esta actividad genera un comercio que integra de manera activa a los taxistas, tour operadores, vendedores, artesanos, tiendas de artesanías, restaurantes, bares, entre otros.

Llegadas de pasajeros por puertos a la República Dominicana	
Año	Pasajeros
2005	289,805
2006	303,489
2007	384,878
2008	475,206
2009	496,728
2010	352,539

Fuente: Banco Central de la República Dominicana

Cuadro: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos de las estadísticas del Sector Turismo del Banco Central de la República Dominicana.

Como se puede notar en el cuadro de arriba, durante los años 2008 y 2009 hubo un considerable aumento de la llegada de pasajeros vía marítima con relación a los tres años anteriores. En el año 2010 llegaron a la República Dominicana un total 264 buques de pasajeros; aun así hubo una reducción de la llegada de cruceristas aunque el Ministerio de Turismo Dominicano esperaba lo contrario (aumento del 5% en la llegada de cruceros).

2.8.1 Puertos de la República Dominicana

Puerto de Santo Domingo. Ubicado en la desembocadura del Río Ozama, está capacitado para operar como puerto Madre así como también de tránsito. Como parte de un proyecto de rehabilitación el puerto de Santo Domingo ha sido remodelado, creando así un destino de Cruceros, Yates y Turismo en general. Además tiene la particularidad de tener como punto fuerte a la zona colonial y estar ubicado en la Ciudad Primada de América. Con la remodelación de sus instalaciones se crearon dos terminales:

La terminal Don Diego.



Imagen: http://www.diariolibre.com/noticias_det.php?id=211838

Localizada en la entrada de la ciudad de Santo Domingo, fundada el 5 de Agosto del 1498, y fue declarada por la Unesco por sus siglas en Ingles (**Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura**), como capital Americana de la cultura en el 2010. Esta terminal cuenta con la particularidad de que los visitantes

inmediatamente desembarcan de los cruceros, pueden apreciar la Zona Colonial, un patrimonio único en el Mundo.

Facilidades de la Terminal Turística. ¹⁴

La terminal Don Diego posee dos áreas de recepción de cruceros, denominadas salón norte y salón sur. Estos cuentan con todos los requisitos necesarios para la completa comodidad de sus huéspedes, como detallamos a continuación:

1er nivel

- En el salón norte, la terminal cuenta con un espacio de 435 mts² para tiendas de Zona Franca, con regalos típicos, bebidas, perfumería y otros artículos de interés para sus visitantes.
- Este nivel consta también con un salón central con área de información, baños, una moderna sala para llamadas telefónicas locales e internacionales, centro de internet, stand para cambio de divisas, áreas de acceso y circulación.
- En el salón sur, la terminal tiene un amplio espacio de 820 mts² para más tiendas modulares de Zona Franca, que les permiten suplir cómodamente las necesidades de sus visitantes.

¹⁴ http://www.sansouci.com.do/es/turismo/ubicacion_geografica.html

2do nivel

- Consiste de oficinas administrativas con salones de reuniones, área de espera y recepción de baños, cocina, terraza descubierta, oficinas de control de seguridad y vigilancia.
- **Área exterior** con parqueos para Automóviles de visitantes y Autobuses, que facilitan a las empresas de operaciones turísticas coordinar las salidas y llegadas de sus clientes.
- Sistema de iluminación integral, que abarca toda el área exterior de la terminal Don Diego, para una mayor seguridad y visibilidad nocturna.
- Plaza de esparcimiento y aceras con pavimento de concreto, además de áreas verdes y árboles que combinan con su diseño exterior.
- Tres módulos de servicio, incluyendo un área de cafetería y cajeros automáticos, para los visitantes que deseen realizar cualquier transacción.
- Moderna y segura verja perimetral, que restringe el acceso de cualquier persona no autorizada al área de llegada y circulación de los cruceros y sus huéspedes.
- Personal especializado en seguridad portuaria, altamente entrenado para manejar todos los requerimientos necesarios en todo su perímetro.

Terminal San Souci.



Imagen: <http://www.yogonet.com/espanol/ferias-y-expos/cgs-2010/caribbean-gaming-show-cambia-su-sede-2010-al-puerto-sans-souci>

Esta terminal es considerada como la más moderna del Caribe. Ubicada en lado Este y por su capacidad permite el arribo de Cruceros, permitiendo el cambio de los pasajeros, los trámites de Migración y el manejo de equipajes.

Facilidades de la Terminal Turística.¹⁵

El moderno edificio cuenta con una estructura bastante amplia, de unos 11,000 mts², en tres niveles que estarán distribuidos con las siguientes facilidades:

1er nivel

- 7,000 mts², donde se encuentra el área de chequeo de pasajeros, manejo de equipaje y las oficinas de operaciones de la terminal turística.

¹⁵ http://www.sansouci.com.do/es/turismo/ubicacion_geografica.html

2do nivel

- Mezzanine de 3,000 mts², en el cual se desarrollan las actividades de migración. Espacios para tiendas de zona franca, baños y otras facilidades; permitiendo una interesante visual al primer nivel de la terminal turística y de la Ciudad Colonial.

3er nivel

- Pasarela de aproximadamente 1,000 mts², que recorre todo el edificio y lo comunica con los cruceros, a través de un puente de abordaje, para embarque y desembarque de pasajeros (Gangway), garantizando así la protección y seguridad de los turistas.

La terminal Sans Soucí, tendrá la capacidad de manejar cerca de 3,800 pasajeros a la vez, además de su tripulación, teniendo como parte esencial de su diseño, la flexibilidad en los espacios, iluminación y relación arquitectónica con la Ciudad Colonial.

Área Exterior

La terminal Sans Soucí cuenta dentro de sus facilidades con:

- Amplias áreas para contenedores, manejo de carga y descarga de equipaje.
- Áreas accesibles para estacionamientos de vehículos visitantes.
- Sistema de iluminación exterior y perimetral.
- Sistemas de seguridad portuaria, como cámaras y mallas de seguridad.
- Moderno sistema para prevención de incendios.

El Muelle Turístico Internacional Casa de Campo



Imagen:

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=51277843>

Esta fabulosa terminal se encuentra localizada en la desembocadura del Río Chavón, y fue inaugurada en el año 2002 por la Naviera Italiana Costa Cruceros con la colaboración de Central Romana Corporation. Sus instalaciones están condicionadas para la llegada de dos buques de manera simultánea. Una de las peculiaridades con que cuenta el Puerto es su proximidad con el Aeropuerto de La Romana, esto le permite la seguridad a las líneas de cruceros de que sus pasajeros estarán supervisados por los mismos agentes tanto en el Puerto como en el Aeropuerto.

2.8.2 Rutas de Cruceros por el Caribe

Muchas de las Líneas de Cruceros más importantes del mundo (Royal Caribbean, Carnival Cruise Line, Costa Cruise Line, Norwegian Cruise Line, Princess Cruises, etc.) navegan continuamente en las aguas del Caribe. Esto hace que sea aún más real el hecho de que pueda ser desarrollado el Turismo de Cruceros en República Dominicana habilitando más puertos para esta actividad. A continuación se muestran los itinerarios que realizan algunas Líneas de Cruceros por el Norte de la República Dominicana, y que bien podrían considerar

la utilización de una terminal turística en el Puerto de Manzanillo (si llegara a existir) como Puerto de Toque (Port Call) o como Puerto Madre (Home Port).

Crucero Carnival Destiny de Carnival Cruise Line

Itinerario del crucero Minicrucero Caribe Oeste desde Miami

Crucero de 6 días. Salida desde el puerto de Miami (EEUU), visitando Ocho Ríos (Jamaica), George Town (Islas Caimán) y desembarque en el puerto de Miami (EEUU).



Día	Puerto	Llegada	Salida
Día 1	Miami (EEUU)	Embarque	16:00 h
Día 2	Navegación	--	--
Día 3	Ocho Ríos (Jamaica)	09:00 h	17:00 h
Día 4	George Town (Islas Caimán)	08:00 h	16:00 h
Día 5	Navegación	--	--
Día 6	Miami (EEUU)	08:00 h	--

Crucero Oasis of the Seas de Royal Caribbean Cruise Line

Itinerario del crucero Caribe Oasis of the Seas

Salida desde el puerto de Fort Lauderdale (Florida), visitando Labadee (Haiti), Falmouth (Jamaica), Cozumel (Méjico) y desembarque en el puerto de Fort Lauderdale (Florida).



Día	Puerto	Llegada	Salida
Día 1	Fort Lauderdale (EEUU)	Embarque	17:00 h
Día 2	Navegación	--	--
Día 3	Labadee	08:00 h	17:00 h
Día 4	Falmouth (Reino Unido)	10:00 h	19:00 h
Día 5	Navegación	--	--
Día 6	Cozumel (México)	08:00 h	19:00 h
Día 7	Navegación	--	--
Día 8	Fort Lauderdale (EEUU)	07:00 h	--

Crucero Norwegian Epic de Norwegian Cruise Line

Itinerario del crucero Caribe Oriental Norwegian Epic

Salida desde el puerto de Miami, Florida visitando: Philipsburg, St.Maarten, St.Thomas, Islas Vírgenes de EE. UU, Nassau, Bahamas y desembarque en el puerto de Miami, Florida.



Día	Puerto	Llegada	Salida
Día 1	Miami (EEUU)	Embarque	16:00 h
Día 4	Philipsburg (St.Marteen)	08:00 h	18:00 h
Día 5	Charlotte Amalie (Islas Vírgenes)	08:00 h	16:00 h
Día 7	Nassau (Bahamas)	12:00 h	19:00 h
Día 8	Miami (EEUU)	08:00 h	--

Crucero Celebrity Eclipse de Celebrity Cruise Line

Itinerario del crucero Florida, Puerto Rico

Salida desde Miami (Florida), visitando San Juan (Puerto Rico), Charlotte Amalie (St.Thomas), Philipsburg (St.Maarten) y desembarcando en Miami.



Día	Puerto	Llegada	Salida
Día 1	Miami (EEUU)	Embarque	16:30 h
Día 2	Navegación	--	--
Día 3	San Juan (Puerto Rico)	15:00 h	23:00 h
Día 4	Charlotte Amalie (Islas Vírgenes)	08:00 h	17:00 h
Día 5	Philipsburg (St.Marteen)	08:00 h	17:00 h
Día 6	Navegación	--	--
Día 7	Navegación	--	--
Día 8	Miami (EEUU)	07:00 h	--

Crucero Celebrity constellation de Celebrity Cruise Line

Itinerario del crucero Bellezas del Mar Caribe

Salida desde el puerto de Fort Lauderdale (Florida) visitando Philipsburg (St.Maarten), ST. Johns (Antigua), Castries (ST. Lucia), Bridgetown (Barbados), ST. Georges (Grenada), Oranjestad (Aruba), Willemstad (Curaçao) Kralendijk (Bonaire) y desembarque en el puerto de Fort Lauderdale (Florida).



Día	Puerto	Llegada	Salida
Día 1	Fort Lauderdale (EEUU)	Embarque	17:00 h
Día 2	Navegación	--	--
Día 3	Navegación	--	--
Día 4	Philipsburg (St.Marteen)	08:00 h	17:00 h
Día 5	Antigua (Antillas)	08:00 h	17:00 h
Día 6	Castries (Antillas)	08:00 h	18:00 h
Día 7	Bridgetown (Barbados)	08:00 h	18:00 h
Día 8	Grenada (Antillas)	08:00 h	17:00 h
Día 9	Navegación	--	--
Día 10	Oranjestad (Aruba)	08:00 h	18:00 h
Día 11	Willemstad (Antillas Países Bajos)	08:00 h	18:00 h
Día 12	Kralendijk	08:00 h	16:00 h
Día 13	Navegación	--	--
Día 14	Navegación	--	--
Día 15	Fort Lauderdale (EEUU)	07:00 h	--

Crucero Ruby Princess de Princess Cruises

Itinerario del crucero Este del Caribe

Salida desde el puerto de Ft. Lauderdale (EEUU), visitando Princess Cays (Bahamas), St. Maarten, St. Thomas, Grand Turk y desembarque en el puerto de Ft. Lauderdale (EEUU).



Día	Puerto	Llegada	Salida
Día 1	Fort Lauderdale (EEUU)	Embarque	17:00 h
Día 2	Princess Cays (Bahamas)	9:00 h	16:00 h
Día 3	Navegación	--	--
Día 4	Philipsburg (St.Marteen)	10:00 h	18:00 h
Día 5	Charlotte Amalie (Islas Vírgenes)	7:00 h	16:00 h
Día 6	Cockburn Town (Islas Turks y Caicos)	13:00 h	19:00 h
Día 7	Navegación	--	--
Día 8	Fort Lauderdale (EEUU)	7:00 h	--

Crucero Oasis of the Seas de Royal Caribbean Cruise Line

Itinerario del crucero Oasis of the Seas - Caribe

Salida desde el puerto de Fort Lauderdale (Florida) visitando Labadee (Haiti), Falmouth (Jamaica), Cozumel (Mexico) y desembarque en el puerto de Fort Lauderdale. Todos los itinerarios están sujetos a cambio sin previo aviso. Confirma tu itinerario antes de comprar el crucero.



Día	Puerto	Llegada	Salida
Día 1	Fort Lauderdale (EEUU)	Embarque	17:00 h
Día 2	Navegación	--	--
Día 3	Labadee	08:00 h	17:00 h
Día 4	Falmouth (Reino Unido)	10:00 h	18:00 h
Día 5	Navegación	--	--
Día 6	Cozumel (México)	08:00 h	19:00 h
Día 7	Navegación	--	--
Día 8	Fort Lauderdale (EEUU)	07:00 h	--

CAPÍTULO III.-

MARINA DEPORTIVA

3.1 Marina Deportiva

3.1.1 Concepto de Marina Deportiva

Son aquellas infraestructuras acuáticas, públicas o privadas establecidas en los litorales de las costas, destinados únicamente al atraque, anclaje, y otros servicios a buques y embarcaciones deportivas, recreativas o de turismo.

Una marina es un puerto con muelles de mantenimiento de barcos y yates; y servicios para la navegación de recreo. Una marina puede tener suministros de combustible, lavado y reparación de instalaciones de provisiones del navío, tiendas y restaurantes. Puede incluir instalaciones en tierra, tales como los aparcamientos para vehículos y remolques de embarcaciones.

3.1.2 Clasificación de las Marinas Deportivas

En sentido general tienen diferentes categorías:

Por su función:

Como base de hoteles y aprovisionamiento de alimentos.

Centro de propiedades residenciales.

Para el bienestar visual y recreacional.

Conservación de un casco histórico y renovación urbana.

Lugar de presentación de nuevos diseños de botes.

Como crecimiento económico.

Como club o cuartel de alguna institución.

Reparadero de botes y aprovisionamiento.

Lugar para venta de combustible.

Progreso integral de una comunidad.

La marina como club y sus tipos:

Club para jóvenes: Club privado de navegación con organización juvenil.

Club para navegación: Club privado especializado para botes y autoridades locales.

Para deportes Acuáticos: Con su elección específica del tipo de deportes y carreras de botes.

Para cruceros: Carreras de botes y entrenamiento de un tipo de embarcación.

Club para hostales, hoteles y moteles.

Club para pesca.

Clubes sociales: Esta clasificación de tipos de clubes se presenta a nivel internacional y según las necesidades, se forman nuevos tipos, al igual que se mantienen y coordinan los ya existentes.

3.1.3 Instalaciones y servicios de una Marina Deportiva.

Áreas acuáticas:

Áreas libres

Muelles y paseos

Muelles para abastecimiento de combustible

Varaderos

Amarradero de botes



Áreas terrestres:

Tiendas

Construcción y reparación de botes

Toma corrientes y Agua.

Extintidores de Fuego

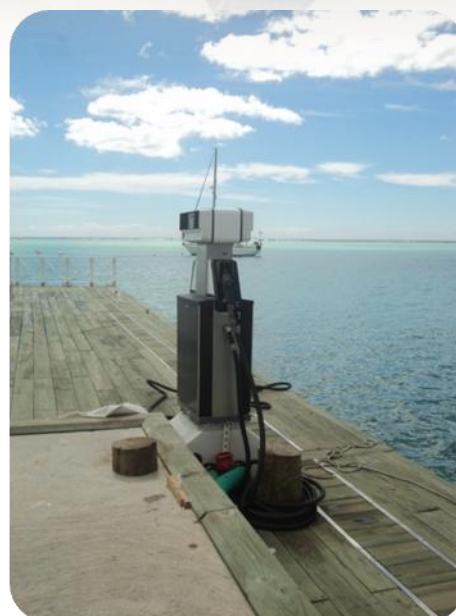
Migración y Aduanas

Almacenes de botes

Travellift y Forklift

Zonas de esparcimiento (Gazebos)

Cafetería



Fuente: Imágenes tomadas por las sustentantes. Marina Zar Par.

Centro de información y Oficinas

Administrativas

Edificación Casa Club

Duchas

Área de jardinería

Senderos

Parqueos clientes.

Parqueos para carros y trailers



Fuente: Imágenes tomadas por las sustentantes.
Marina Zar Par.

3.2 Historia de las Marinas Deportivas.

3.2.1 Origen y Evolución de las Marinas Deportivas.

El 85% de la Península Ibérica está ocupado por España y esta comprende el 88% del agua de su perímetro; su costa mediterránea cuenta con unos 1, 660 km de longitud y la atlántica unos 710 km. En la antigüedad la generalidad de las embarcaciones sacaban provecho a sus velas para desplazarse por el agua.

A inicios del siglo XIX comenzaron a abundar el uso de los barcos de vapor y a finales del siglo la totalidad de las embarcaciones de vela fueron desplazadas por las de vapor. En el presente los barcos de vela se emplean principalmente como embarcaciones de recreo o de competición, asimismo se emplean en los buques-escuelas para la preparación de los cadetes de Marina.

Los primeros navegantes fueron en su probabilidad los pescadores de la época prehistórica que se contemplaban en su tiempo libre navegando o compitiendo con sus embarcaciones de vela. Fueron conservados por las clases predilectas de las antiguas civilizaciones de Egipto, China, Grecia y Roma. Los buques muy bien equipados y decorados, sin embargo estos eran simples barcos, barcos militares o comerciales con mucho lujo.

Los primeros buques diseñados a comienzos del siglo XVII fueron gestionados únicamente por la nobleza y los comerciantes Holandeses.

La palabra Yate proviene de un diminutivo de la palabra Holandesa “jachtschiff” que significa “barco de caza”, es decir, un velero muy fácil de dirigir que tenían 20 y 14 metros de eslora.

En el siglo XVII Carlos II prestigió el deporte en Inglaterra, luego de aceptar un yate como regalo de la ciudad Holandesa. En 1720, el primer ordenamiento formal de admiradores de los Yates, el Cork Water Club, ahora Royal Cork Yatch Club, fue establecido en Irlanda. Actualmente, la organización más antigua que existe es el Royal Yatch Squadron, fundado en Cowes en 1815, en la isla de Wight, la cual recibe el nombre de Royal Yatch Club of England.

El Yate estadounidense América alcanzo el triunfo de una regata internacional en Cowes en Agosto de 1851, lo cual logro la motivación de los navegantes de este país norteamericano. Después de este acontecimiento los ganadores se galardonaban con La Copa América en honor al yate del mismo nombre esta se convirtió en el premio más famoso después de ser entregado al New York Yatch Club en 1857. El trofeo pasó de Estados Unidos al Royal Perth Yatch Club de Australia en 1983, pero en 1987 fue recuperado por E.E.U.U.

En el siglo XIX aparecieron varios tipos de embarcaciones propulsadas a motor, este acontecimiento dio nombre a la revolución en la navegación de yates. Posteriormente se impulsó con éxito el desarrollo de los barcos a motor tras una demostración en 1887.

A inicios de 1890, la vela se fue cambiando paulatinamente, con el desarrollo de la clase única, cuyos barcos entre dos y doce metros de eslora y relativamente baratos de construir y mantener en comparación con otros barcos, captaron a miles de entusiastas de la vela. Los juegos olímpicos comprendieron la modalidad de vela en 1908.

Las dimensiones de los barcos de vela solían ser desde pequeños botes hasta grandes Yates. estar construido de madera, de fibra de vidrio o de contrachapado. Las velas son de tela lona o fibra, y mediante el empleo de cuerda y poleas se utilizan para aprovechar la

fuerza del viento. Las embarcaciones pueden desplazarse en todas las direcciones excepto directamente contra el viento. Actualmente la navegación deportiva es una actividad de ocio y deportiva en la que se utilizan barcos o navíos que son impulsados por la fuerza del viento, por medio de velas o por un motor en el interior o exterior al casco.

Navegación Deportiva Moderna

El deporte de la vela consiste en realizar un recorrido en el menor tiempo posible, desplazándose sobre el agua con una embarcación impulsada únicamente por la fuerza del viento.

A finales del siglo XIX y principios de las décadas del siglo XX se dio el comienzo de los grandes yates a motor, muchos de los cuales competían contra el lujo y las líneas comerciales.

Los barcos de vela dominaron el deporte hasta el final de la segunda guerra mundial. La Copa América continuó desarrollando competencias de pequeñas embarcaciones de clase única, como Sunfish, Laser, Lightning, Star, Optimist y Snipe de mayor tamaño. A principio de siglo los barcos de vapores enormes fueron reemplazados gradualmente por cruceros con cabinas más pequeñas y menos costosas provistos con motores de gasolina o diesel.

Después de la segunda guerra mundial, los Yates de vela y de motor, alcanzaron cierta fama debido a un aumento de la producción en serie de muchos tipos de barcos de bajo costo: El uso de la fibra de vidrio y aluminio para los cascos y el Nylon para las velas disminuyeron los gastos de mantenimiento.

A finales de la década de 1980, millones de personas de todo el mundo participaban en actividades de recreo con yates, tanto en aguas interiores como en oceánicas. Miles de puertos deportivos adoptaron esta popularidad para amarrar los barcos y satisfacer sus necesidades.

La Competición

Las regatas de barcos de vela están regidas por normas internacionales, de las que más importantes van encaminadas a evitar choques entre los barcos participantes.

Las normas habituales de competición son: Regatas en pista cerrada, regatas costeras y regatas oceánicas.

- Las regatas en pistas cerrada se celebran normalmente en lagos o en aguas interiores, entre mangas sobre trazado triangular que oscilan entre 5 y 48 Km. de longitud.
- Las regatas costeras se desarrollan sobre distancias muchos mayores.
- En Competiciones Oceánicas, las embarcaciones compiten en franjas de mar abierto de gran Extensión, algunas regatas en mar abierto destacadas son las que se desarrollan desde Sydney hasta Hobart Yacht Race, que se celebran cada año en diciembre, la regata Newport a Bermudas y regatas Fastnet.

Las regatas son celebradas por organizaciones locales, regionales o nacionales pero todas están conducidas por las reglas de unión internacional de regatas de Yates, fundada en 1907. A partir de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) Australia, Nueva Zelanda, Gran Bretaña y EE.UU. han cautivado el mundo de las regatas.

Son notables la cantidad de Regatas oceánicas. Se pueden citar las siguientes: El Royal Ocean Racing Club donó la Admiral's Cup en 1957 para favorecer las regatas en aguas de Gran Bretaña. El ejercicio es para equipos nacionales de tres barcos. La regata Fastnet toma una distancia de alrededor de 975 Km; el trazado es de Cowes, bordeando en la costa sudoeste de Irlanda, Fastnet Rock y vuelta a Cowes.

La regata Vuelta al Mundo Whitebread (la más larga en el mundo), se llevó a cabo por primera vez en 1973; celebrada cada 4 años y de la clase Handicap. La regata inicia y culmina en Portsmouth (Gran Bretaña) y discurre por el cabo de Buena Esperanza y cabo de Hornos.

En 1990 se aumentó la distancia a 32, 000 millas náuticas. La última regata tuvo una longevidad desde Septiembre de 1993 hasta Junio de 1994 y el ganador absoluto fue el New Zealand Endeavour, patrocinado por Grant Dalton después de 120 días, 14 horas y 55 minutos.

La regata Transatlántica para Navegantes Solitarios se efectúa cada 4 años, desde Plymouth (Gran Bretaña) Newport (EE.UU.), sobre una distancia de unos 4, 850 Km

Al celebrarse por primera vez en 1960 ganó Francis Chichester, que después dio la vuelta al mundo en su minúsculo yate Gypsy Moth, en los años 1966-1967.

Las primeras regatas de veleros en unos juegos olímpicos se celebraron en 1896. Las regatas han ocupado parte del programa olímpico desde entonces, pero los tipos de embarcaciones se han transformado con cierta frecuencia.

Los juegos olímpicos de 1996 tuvieron ocho clases: Tornado, Laser, 470 (hombres y mujeres), Europa, Soling, Star, Finn y la clase Mistral de Windsurf (hombres y mujeres).

3.3 Marinas Deportivas en República Dominicana.

La República Dominicana en la actualidad tiene capacidad para botes de hasta 250 pies de eslora. De hecho, Cap Cana Harbor and Marina se visualiza como la más grande del Caribe, con capacidad de albergar mega yates de hasta 500 pies de eslora.

Trámites a la llegada de un yate al puerto.

Al llegar al puerto, las embarcaciones deberán presentar ante las autoridades dominicanas todos los requisitos para ser inspeccionados:

- Registro del bote
- Documentación de salida del puerto de origen
- Lista de los pasajeros y sus números de pasaporte
- Tasa de inmigración de \$60 por el yate
- Cada pasajero debe adquirir una tarjeta de turista de \$10

Estas tarifas solo son aceptadas en dólares y deben cancelarse a las autoridades portuarias en la marina. Los tripulantes y pasajeros no deben desembarcar hasta después de terminado el proceso de inspección por inmigración.

Marinas Deportivas de la República Dominicana:

Marina Bartolomé Colón



Fuente: <http://nautica-rd.com/fotos/marina%20sans%20souci1.jpg>

Ubicada en la ribera del Río Ozama en Santo Domingo Este, esta marina es idónea para la celebración de todo tipo de eventos, bodas, cumpleaños, conciertos, actividades diversas etc.

La Marina Bartolomé de Colón, está ubicada en el Puerto de Santo Domingo, en la República Dominicana.

La marina cuenta con las siguientes facilidades:

- 12 medidores de energía
- 10 medidores de agua
- 25 boyas de amarres
- 1 baño hombre con 2 duchas
- 1 baño mujer con 2 duchas
- Oficinas y locales
- 150 parqueos de vehículos
- 29 parqueos para botes
- 192 mts de muelle y calado promedio de 8 pies (desde 4 hasta 12 pies)
- 3,092 mts² de plazoleta
- 8,799 mts² de área verde
- 2 brazos control de acceso y dos entradas
- 33 atracaderos para lancha de manga promedio
- Planta eléctrica
- Seguridad 24 horas

Marina Zar Par



Fuente: Imagen tomada por las sustentantes.

La Marina está situada en la latitud 18°25.50N 69°36.67O en la costa sur de la República Dominicana. Posee una profundidad de 10 pies.

Facilidades:

- Restaurante.
- Lavandería que cuenta con 3 lavadoras y 2 secadoras.
- Duchas para ambos sexos.

- 4 Rack con capacidad para 60 botes cada uno.
- Gazebos para esparcimiento.
- 4 Muelles, identificados como Playa, Vista, Sueños y Fiesta.
- La Marina tiene 150 nuevos amarres para embarcaciones. Todos los amarres tienen una amplia abrazadera para asegurar la embarcación, la igual Luz y Agua.
- Amplio Varadero
- Generador de Electricidad.
- Estación de combustible
- Tomacorrientes
- Extintores de fuego.
- Trailers
- Travellift (mantenimiento y reparación de yates) con capacidad para 70 toneladas aprox. 22,000 lbs.
- Forklift (Subida y bajada de botes) con capacidad de altura de unos 32 pies.
- Más de 200 bastidores (de hasta 33 pies)
- Servicio de Meteorología
- Oficina de Migración
- Vigilancia 24 horas.

Servicios gratuitos.

- Transporte al aeropuerto
- Transporte a Boca Chica para ir de compras
- Club de Capitanes con televisión por cable y otras facilidades

- Internet inalámbrico
- Internet en la recepción
- Uso de teléfonos celulares
- Ediciones de las revistas marítimas All at Sea y Compass
- Edición de la guía marítima Dominican Cruising Guide

Servicios Adicionales:

- Eliminación de residuos de aceite y baterías.
- Servicio de Combustible (súper, gasoil tipo A)
- Lavandería
- Fax
- Electricista / Mecánico / Acero Inoxidable
- Provisiones
- Trabajos de lienzo
- Servicios de limpieza (inferior, hélice y eje)
- Asistencia con la organización de viajes al interior
- Información sobre turismo en la capital, Santo Domingo
- Restaurante
- Trabajadores que ofrecen servicios de limpieza dentro, fuera de la embarcación y encerado del casco.
- Suministro de Combustible se puede solicitar en el Club Náutico
- Entrega de barco a cualquier destino.

Marina Casa de Campo



Fuente: <http://www.marinacasadecampo.com.do/>

La Marina Casa de Campo es la más completa en el Caribe; está ubicada en el Rio Chavón dentro del Resort Casa de Campo. Su extensión abarca más de 90,000 m². Fue diseñado por el arquitecto Italiano Gianfranco Fini, Su estructura consta de 105 unidades, incluyendo villas y apartamentos.

La marina de casa de Campo tiene capacidad para 350 yates de hasta 250 pies. El club de yates cuenta con una escuela de velerismo con instructores del Club de Yates Costa Esmeralda de Italia.

Servicios:

Amarres equipados con agua

Generadores de Electricidad

Televisión por cable

Gasolina y Diesel

Seis estaciones de recarga directa para grandes embarcaciones de hasta 250 pies.

Lavandería

Astillero para todo tipo de reparaciones

Un canal para buques

Grúa con capacidad para hasta 250 toneladas.

Restaurantes y Bares

Recreación y entretenimiento

9 Tiendas

Marina Nautic Terminal

Es una marina privada ubicada en La Romana en donde se desarrollan actividades turísticas y además se ofrecen servicios de excursiones a la Isla Catalina.

Servicios que se ofrecen:

Transporte en Catamarán

Almuerzo buffet en la playa

Bebidas Nacionales

Juegos

Animación Musical

Refrigerio

Guías especializados

Snorkeling

Sillas de Playas

Paraguas¹⁶

¹⁶ <http://www.nauticterminalromana.com/index.htm>

Marina Hotel Don Juan

Esta marina se encuentra ubicada en Boca Chica. Posee un Calado hasta 4.5 pies y solo cuenta con 20 espacios dentro de la Marina.

Marina Cap Cana



Fuente: <http://www.capcana.com/site/index.php/en/activity/marina>

La Marina Cap Cana está situada a diez minutos del Aeropuerto Internacional de Punta Cana. La primera fase de la Marina se inauguró con 58 amarres para yates de hasta 60 pies. Después de culminado la primera fase, el puerto deportivo tendría la capacidad de recibir 500 yates. Se predice que tendría capacidad para todo tipo de yates, incluyendo buques de 150 pies o más. También se ofrece servicios de mantenimiento a los yates que atracan en éste.

Punta Cana Resort Club Marina



Fuente: <http://www.puntacana.com/es/restaurantes-tiempo-libre/la-marina/servicios-marina>

Esta es la marina cuenta con dos muelles y espacio para 43 yates de 70 pies de eslora. Es una de las áreas más comunes para torneos de pesca de Marlin Azul en la República Dominicana.

La Marina Punta Cana cuenta con servicios de inmigración para todos sus huéspedes extranjeros (no se retire del barco antes de la inspección). Cuando el barco llegue al puerto, deberá tener lista toda la documentación requerida por las autoridades de República Dominicana para la inspección junto con una tarifa obligatoria de U\$60. Este pago se hará en efectivo a los funcionarios del gobierno en la oficina de la Marina. Cada pasajero deberá pagar una tarjeta de turista de U\$10, de acuerdo con las leyes de República Dominicana. Durante los torneos, el gobierno de República Dominicana exonerará a los barcos del cargo de U\$60. Estos impuestos se encuentran sujetos a cambios de acuerdo con las leyes de República Dominicana.

Servicios:

Electricidad

Agua

Gasolina diesel y regular

Servicios de atraque

Servicios de Mantenimiento al yate o barco

Agua potable

Televisión por cable

Servicios telefónicos

Lavandería

Restauración

Piscina.¹⁷

¹⁷ <http://www.puntacana.com/es/restaurantes-tiempo-libre/la-marina/servicios-marina>

Marina Puerto Bahía



Fuente: <http://www.puertobahiasamana.com/>

La Marina Puerto Bahía se encuentra ubicada en Samaná. Locación Latitud: 19°11'670"N Longitud: 069°21'158"W. La misma cuenta con servicio completo en accesorios y abastecimiento. Tiene capacidad para 106 yates de hasta 85 pies y muelle especial para megayates de hasta 150 pies.

Servicios que ofrece:

- Acceso a Internet
- Agua y electricidad
- Seguridad 24 horas
- Meteorología y navegación
- Taxi marino
- Tienda náutica
- Servicio de catering
- Servicio de conserjería
- Taxi y alquiler de autos

Facilidades:

- Gasoil y Gasolina
- Restaurantes
- Small luxury hotel
- Mini-market
- Parques
- Club de playa
- Baños y duchas
- Café del Mar sunset bar
- Tienda de pesca

Ocean World Adventure Park & Marina

Fuente: <http://spanishmarina.actionpotential.org/>

Ocean World Adventure Park & Marina está ubicada al oeste de Puerto Plata; en el Parque acuático interactivo. La marina cuenta con 83 puestos para Yates de hasta 250 pies de eslora.

Servicios:

Servicios de concierge

Estación de combustible

Electricidad

Lavandería

Tienda de buceo

Seguridad

Dockside (Muelle de concreto)

Agua Potable

Servicio de conserje

Control de cuenca de 12 pies en la superficie

Teléfono y Cable TV

Servicios de agua (Agua Potable- Reverse Osmosis, Bomba de extracción servicio, R/O Heilo), entre otros.

Helipuerto

Casino ¹⁸

¹⁸ <http://esp.oceanworldmarina.com/>

Eco Marina Luperón Yacht Club



Fuente: <http://www.luperonmarina.com/index.html>

La Marina Luperón Yacht Club se encuentra ubicada en la Bahía Luperón al oeste de Puerto Plata y al sur de las islas Turcas y Caicos. En la Marina Luperón Yacht Club pueden atracar buques de hasta 85 'pies.

Servicios que se ofrecen:

Combustible diesel

Filtro de agua y hielo

Energía eléctrica de 30 amperios-50Amp

Internet wi-fi

Bar y Restaurante

3.3.1 Torneos Deportivos Marinos en República Dominicana

La República Dominicana es sede de numerosos Torneos deportivos de Pesca y vela durante el año que son realizados con fines recreativos.

En el siguiente cuadro se describen aquéllos eventos, según su fecha de realización, finalidad, resultado de la competencia y lugar de dicha competencia.

Evento	Tipo	Objetivos	Record	Ubicación
XXXV Torneo de Pesca El Dorado 2008 Fecha: 14 y 15 de Marzo del 2008.	Torneo de Pesca	Capturar exclusivamente al Pez Dorado en embarcaciones a la mar.	Pescar con Línea no metálica de hasta 30 libras. Los equipos no podrán ser mayores de cuatro pescadores ni menores de dos. Es un evento individual y por equipos, para mayores de 12 años, aunque se efectúa un torneo especial infantil en edades de 8 a 11 años. El evento está regido por las normas establecidas en la IGFA ((International Game Fish Association) y a los participantes se les permite usar carnadas naturales con un anzuelo y artificiales con doble anzuelo. Las piezas son válidas a partir de 15 libras, resultando ganador el pescador que logre capturar el Dorado de mayor peso.	Club Náutico, Boca Chica

XXXVII Torneo Interclubes 164 Aniversario de la Marina de Guerra Fecha: 11 y 12 de Abril del 2008	Torneo de Pesca			Club Náutico de Boca Chica
68 th International Light Tackle Tournament Fecha: 26 al 31 de Mayo 2008	Torneo de Pesca		Las piezas liberadas otorgan cien puntos por cada una.	La Marina de Cap Cana
XVIII Torneo Internacional de Pesca al Marlín Azul Fecha: 10 a 12 de Julio del 2008.	Torneo de Pesca	Capturar exclusivamente al Marlín Azul.	Se Sacaron 2 piezas, un Marlín azul de 620 libras y el segundo de la misma especie de 548 lbs.	Cabeza de Toro, Higüey
Regata Cinta Azul 2008 Fecha: 14 de diciembre de 2008	Regata de Velerismo	Reunir a los entusiastas del deporte del velerismo.	Participaron 13 veleros en las Clases A, B y C, tanto del Club Náutico de Santo Domingo como de clubes amigos, cubriendo en su recorrido el litoral sur desde la Bahía de Andrés y La Caleta. En la clase A, el ganador cubrió las 20 millas náuticas establecidas en un tiempo récord de 8474.9 segundos, mientras que en la Clase B resultó un inmejorable tiempo de 10,495 segundos.	Club Náutico de Santo Domingo, Boca Chica.

XXXVI Torneo de Pesca El Dorado, 2009. Fecha: 13 y 14 de Abril del 2009	Torneo de Pesca	Capturar exclusivamente al Pez Dorado en embarcaciones a la mar.	El campeón del certamen capturó el Dorado de Mayor Peso, un ejemplar de 50.05 lbs, el galardón de dama distinguida se torgo a la captura de un dorado de 36.10 libras; 3er lugar fue el premio al pescador juvenil más destacado, con una pieza de 40.15 libras; y el premio al pescador over all de mayor puntuación, con 164.5 puntos.	Casa Club San Andrés, Boca Chica
<u>XLVI Torneo Internacional de Pesca al Marlin Blanco</u> Fecha: 08 a 11 de junio de 2011	Torneo de pesca			Cabeza de Toro, Higüey
Pre Campeonato Mundial de Optimist. Fecha: 09 a 17 julio 2011	Campeonato de Optimist			Casa Club San Andrés, Boca Chica

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de la Página web <http://www.clubnautico.com.d>

3.4 La República Dominicana como asiento de Marinas Deportivas y de embarcaciones privadas.

La pesca y la vela son los deportes favoritos en los torneos deportivos que se realizan en la República Dominicana.

En 1966 se organiza el 1er Torneo de Pesca en Boca de Yuma, sitio que recomienda Don Alberto Bonetti Burgos (Don Bocico) y se realizan torneos hasta 1981.

No es hasta 1978 que se comienza a pescar en Cabeza de Toro, donde se encuentra una casa Club, debiéndole el honor de haber descubierto este sitio y habilitarlo para la entrada de las lanchas a Don Fernando Viyella.

En 1981 se realiza el 1er Torneo en Cabeza de Toro, pero no por completo. La pesca fue de 2 días en Cabeza de Toro, y de regreso la premiación fue en Boca de Yuma.

En la actualidad, Cabeza de Toro cuenta con un fondeadero donde se pueden acomodar hasta 70 lanchas. Se realizan anualmente en sus instalaciones 2 torneos muy importantes, el del Marlín Blanco que se ha realizado en 44 oportunidades y el del Marlín Azul, que cerró en la 19va edición

Anualmente se realizan cuatro torneos de pesca en el período de Marzo a Julio. Comienza la temporada con el Torneo del Dorado y el Interclubes que se realizan en Boca Chica, y en este último, los participantes socios del Club Náutico de Santo Domingo se enfrenta a socios de otros clubes. Los otros dos eventos se realizan en la Casa Club de Cabeza de Toro. En el Torneo al Marlín Blanco, y el Torneo al Marlín Azul, no se permite el abordaje de estas especies con fines de preservación.

El velerismo ha ido ganando cada vez más espacio entre las preferencias de los fanáticos de este deporte y en especial de sus hijos. En el Club Náutico de Santo Domingo se practica la vela de altura, consistente en embarcaciones de más de 20 pies, y la vela ligera, en las modalidades de Optimist, Sunfish y Laser. Se realizan competencias (Regatas) mensuales, cursos de velas para niños y adultos y Campamentos de Verano. El Club cuenta con una Escuela de Vela, donde se imparten clases a los interesados en aprender este deporte.¹⁹

3.4.1 Club Náutico de Santo Domingo y fundación



El Club Náutico de Santo Domingo Inc. es una organización sin fines de lucro, integrada por una membresía activa de más de 1000 socios. Está dirigido a fomentar el desarrollo de las actividades náuticas y deportivas entre sus socios, que sean compatibles con sus instalaciones y áreas circundantes, siempre respetando y preservando el medio ambiente, a la vez que se propone propiciar la recreación familiar de sus socios.

¹⁹ <http://www.clubnautico.com.do>

El Club Náutico de Santo Domingo opera tres marinas en el país: Boca Chica, San Cristóbal y Montecristi. La marina también es sede de varios torneos de pesca y regatas durante el año.

El Club ofrece servicios de Travel lift (Subida y bajada de botes), varadero, muellaje, agua, combustible, parqueos, botes, trailers vacío, jet sky, rampa, sunfish, catamarán, laser y optimist,

La pesca y la vela, tanto ligera como crucero, son los más practicados de los socios del club.

Actividades que se realizan en el Club Náutico:

Pesca: Anualmente se realizan cuatro **torneos de pesca** en el período de Marzo – Julio. Comienza la temporada con el Torneo del Dorado y los Interclubes que se realizan en Boca Chica, y en este último, los socios se enfrentan a socios de clubes amigos. Los otros dos eventos se realizan en la Casa Club de Cabeza de Toro, el Torneo al Marlin Blanco, y el Torneo al Marlín Azul, donde no se permite el abordaje de estas especies con fines de preservación de estos ejemplares.

Vela: En el Club se practica la vela de altura, consistente en embarcaciones de más de 20 pies, y la vela ligera, en las modalidades de Optimist, Sunfish y Laser. Se realizan competencias (Regatas) mensuales, cursos de velas para niños y adultos y Campamentos de Verano. El Club cuenta con la **Escuela de Vela**, donde se imparten clases a los interesados en aprender este maravilloso deporte.

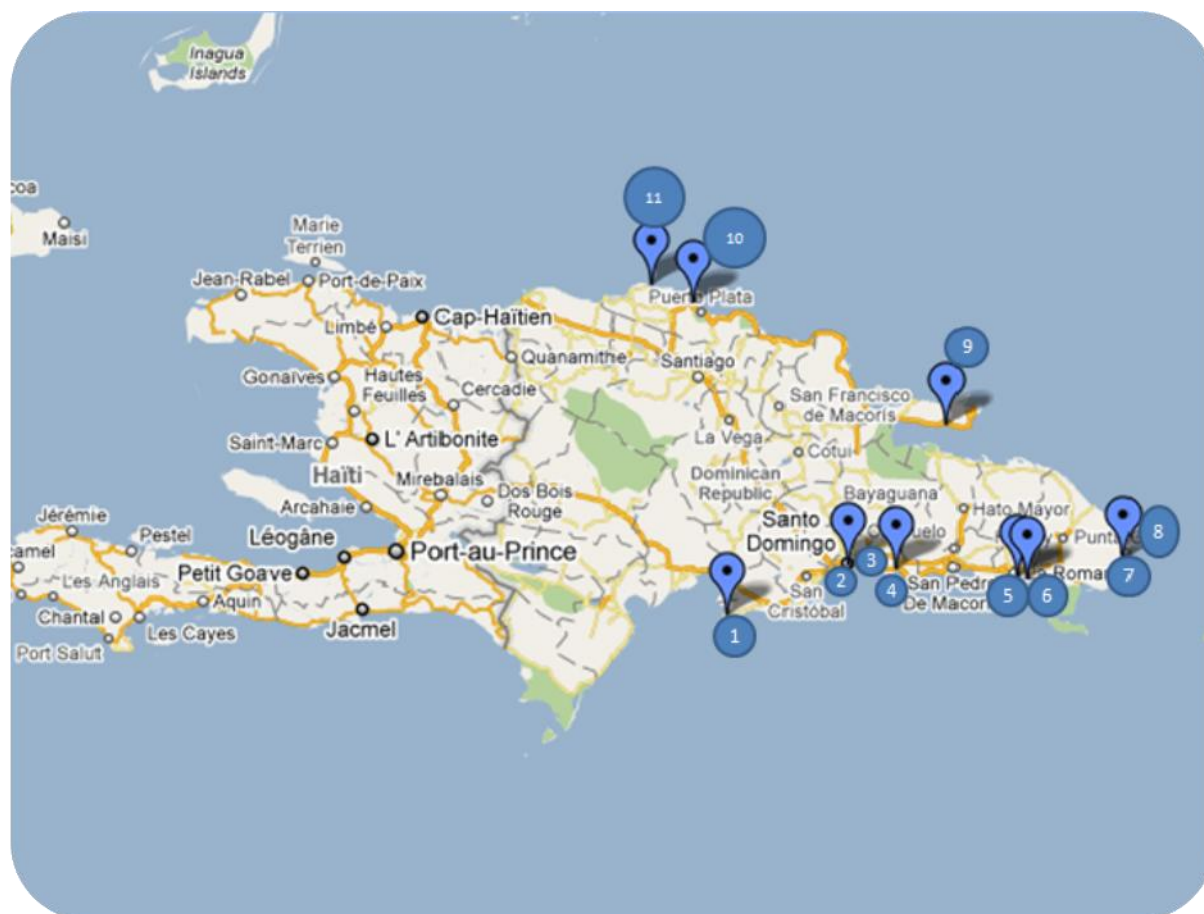
Muellaje: El club comprende 5 muelles con aproximadamente 150 espacios disponibles para renta, donde se amarran tanto botes y lanchas, como veleros y yates. Los servicios que se ofrecen son de agua, luz y facilidades de Internet inalámbrico wi-fi.

Varadero y Parqueo: Incluye un amplio varadero para aproximadamente 20 lanchas donde se dan servicios de mantenimiento, pintura y reparación a las embarcaciones de los socios del club. También se ofrecen los servicios de parqueo para botes pequeños de 20 a 30 pies con su trailer, con capacidad para aproximadamente 50 de ellos, además de lockers al servicio de los dueños de embarcaciones y un parqueo adicional para los sunfish, optimist y laser.

Las Facilidades: El Club Náutico comprende una Casa Club con un moderno gazebo bar sobre el agua, donde se puede degustar comidas ligeras. Además, una moderna piscina supervisada, dividida para adultos y niños. Salón multiusos con capacidad para 75 pax, área de juegos para niños totalmente equipada, restaurant-terraza donde se pueden realizar actividades como cumpleaños y otro tipo de eventos.²⁰

²⁰ <http://www.clubnautico.com.do>

3.4.2 Mapa de Marinas en la República Dominicana



Fuente: Elaboración Propia con datos tomados de la Página web: <http://nautica-rd.com/marinas.html>

1. Marina Salinas (Ubicada en Bani)
2. Marina Bartolomé Colón
3. Marina Hotel Don Juan (Boca Chica)
4. Marina Zar Par

5. Marina Casa de Campo
6. Marina Nautic Terminal
7. Marina Cap Cana
8. Marina Punta Cana
9. Marina Puerto Bahía Samaná
10. Marina Ocean World
11. Eco Marina Luperón Yacht Club

CAPÍTULO IV

GESTIÓN AMBIENTAL DE PUERTOS TURÍSTICOS Y MARINA DEPORTIVA EN LA REPÚBLICA DOMINICANA.

En América Latina y el Caribe la Industria Turística juega un papel importante en las economías de muchos países. En República Dominicana la economía depende básicamente del turismo, debido a los atractivos culturales, naturales e históricos con que cuenta. Es por esto que se deben preservar y mantener el medio ambiente, pues de ello depende que las generaciones futuras puedan tener los mismos recursos y así desarrollarse económicamente. Tanto en los puertos como en las Marinas es vital llevar a cabo una gestión ambiental continua, que además de no dañarlos, preserve los ecosistemas de la zona y evite la contaminación de las aguas y aéreas aledañas.

4.1 Instituciones oficiales y privadas relacionadas con Puertos Turísticos y Marinas Deportivas de la República Dominicana

- **MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES**

La Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales fue creada mediante la Ley No. 64-00, promulgada el 18 de agosto del año 2000, y su propósito es aplicar, diseñar y ejecutar una política de Estado integral para la conservación y protección del medio ambiente y los recursos naturales.



Establece los mecanismos para regular el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales en el país y fija las normas para impedir los daños al ambiente. Además, esta legislación ordenó la creación de las Unidades de Gestión Ambiental Municipal, atribuyéndoles a los ayuntamientos el cargo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Misión

Aplicar una política de Estado integral para la conservación, protección y regulación de la gestión de los recursos naturales y el medio ambiente para alcanzar el desarrollo sostenible de República Dominicana.

Funciones del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales:

Artículo 188.- Además de las otras funciones que le asigna la ley los reglamentos, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales ejercerá, en lo relacionado con el medio ambiente y los recursos naturales, las funciones que no hayan sido expresamente atribuidas por la ley a otra institución.

Artículo 189.- La Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales ejercerá en lo adelante las demás funciones que, en materia de protección del medio ambiente y los recursos naturales venían desempeñando las instituciones que le han sido transferidas.

Artículo 190.- Todos los programas y proyectos que la Oficina Nacional de Planificación y cualquier otra entidad pública coordine, ejecute o esté en proceso de preparación o formulación en materia de medio ambiente y recursos naturales, tanto con recursos internos como recursos del crédito externo, o de cooperación internacional, serán transferidos a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales, de acuerdo con las competencias definidas en esta ley.

Artículo 191.- La Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales coordinará con la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas, con la Policía Nacional y

con los ayuntamientos, la aplicación de la política sobre medio ambiente y recursos naturales del Estado.

Artículo 192.- Las leyes sectoriales o especiales, decretos y demás disposiciones legales, relativas al medio ambiente y los recursos naturales, deberán enmarcarse dentro de los principios y disposiciones de la presente ley y se considerarán como complementarias de la misma.

Párrafo I.- La Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en coordinación con la institución que correspondan, presentará al Congreso Nacional vía el Poder Ejecutivo, los proyectos para la modificación, actualización y modernización de las siguientes leyes;

- No. 5852, del 29 de marzo de 1962, sobre Dominio de Aguas Terrestres y Distribución de Aguas Públicas, y las leyes que la modifican y complementan;
- No. 5856, del 2 de abril de 1962, sobre Conservación Forestal y Árboles Frutales, y sus modificaciones;
- De Pesca No. 5914, del 22 de mayo de 1962, y sus modificaciones;
- No. 311, del 24 de mayo de 1968, que regula la fabricación, elaboración, envase, almacenamiento, importación, expendio y comercio en cualquier forma de insecticidas, zoocidas, fitocidas, pesticidas, herbicidas y productos similares;
- No. 123, del 10 de mayo de 1971, que prohíbe la extracción de los componentes de la corteza terrestre llamados arena, grava, gravilla y piedra;
- No. 67, del 29 de octubre de 1974, que crea la Dirección Nacional de Parques;
- No. 85, del 4 de febrero de 1931, sobre Caza, y sus modificaciones;

- No. 218, del 28 de mayo de 1984, que prohíbe la introducción al país, por cualquier vía, de excrementos humanos o animales, basuras domiciliarias o municipales y sus derivados, cienos o lodos cloacales, tratados o no, así como desechos tóxicos provenientes de procesos industriales;
- No. 290, del 28 de agosto de 1985, sobre Incentivo al Desarrollo Forestal y sus modificaciones;
- No. 300, del 31 de julio de 1998, que dispone la enseñanza obligatoria en todas las escuelas y colegios del país, de la asignatura "Medio Ambiente y Recursos Naturales".

Párrafo II.- La Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales impulsará, junto a las instituciones que correspondan, la actualización y modernización conforme lo establecido en la presente ley, de las siguientes disposiciones legales:

Leyes Nos.:

- 3003, del 12 de julio de 1951, sobre Policía de Puertos y Costas y sus modificaciones;
- 4990, del 29 de agosto de 1958, sobre Sanidad Vegetal y sus modificaciones;
- 146, del 4 de junio de 1971, Ley Minera de la República Dominicana y sus modificaciones;
- 186, del 13 de septiembre de 1967, sobre la zona del que fija los límites del Mar Territorial de la República Dominicana.²¹

²¹ Ley 6400. http://www.jmarcano.com/ecohis/legales/ley64_6.html

- **AUTORIDAD PORTUARIA DOMINICANA (APORDOM)**

La Autoridad Portuaria Dominicana se crea con la promulgación y publicación de la ley No.70 del 17 de diciembre de 1970, con carácter autónomo, patrimonio propio e independiente y de duración ilimitada.



El aspecto de APORDOM es ser una Institución de servicios, sus funciones son de servicios de buques y administración de puertos, siendo estos los de practicaje o pilotaje, remolcadores, estadía, balizamiento, PBIP (Protecciones de Buques e instalaciones portuarias), y almacenamiento de contenedores vacíos, entre otros. Estas funciones correspondían a la Dirección General de Aduanas.

Se encarga de dirigir y ejecutar las entradas y salidas de los cruceros y embarcaciones comerciales que tocan territorio dominicano, así como también asignar los lugares correspondientes de los mismos y que estas cumplan con los requisitos indicados en el reglamento portuario

Atribuciones de la Autoridad Portuaria Dominicana

Entre sus atribuciones podemos citar: Art. 4

a) Dirigir, administrar, explotar, operar, preservar y mejorar los puertos marítimos de carácter comercial bajo su control y administración, excepto los puertos de carácter Militar y de las secciones de puertos que tengan ese carácter.

- b) Controlar y fiscalizar la explotación, operación, y mantenimiento de los puertos marítimos de carácter privado construidos o explotados por particulares en uso de concesiones o arrendamientos otorgados por el Estado.
- c) Estudiar, programar y ejecutar la ampliación de los puertos existentes o la construcción de los que en el futuro se requieran.
- d) Ejecutar la política portuaria que señale el poder Ejecutivo, para cuyo objetivo la AUTORIDAD PORTUARIA será su asesor técnico
- e) Dirigir y ejecutar en los recintos de los puertos comerciales lo relativo a: entradas, salidas, atraques y estadía de barcos, así como la operación de embarque, desembarque y depósito o almacenaje de cargas ni permitir su embarque sin la participación de funcionarios de Aduanas.
- f) Asignar lugares de atraque a las naves, limitar su estadía o exigir el desembarque cuando haya terminado la operación en el barco o se negare a cumplir los reglamentos portuarios.
- g) La APORDOM no podrá por si sola hacer entrega de mercancías desembarcadas.
- h) Recibir y movilizar las mercancías dentro de sus recintos, almacenes y depósitos.

La Autoridad Portuaria Dominicana se crea con la promulgación y publicación de la ley No. 70 en fecha 17 de diciembre de 1970, con carácter autónomo, patrimonio propio e independiente y de duración ilimitada.

- **MARINA DE GUERRA DOMINICANA**

La misión de la Marina de Guerra es defender la integridad, soberanía e independencia de la República en el mar asegurando el cumplimiento de la Constitución, las leyes, acuerdos internacionales y la protección del tráfico e industrias marítimas legales, con el propósito de salvaguardar los intereses del Estado Dominicano para garantizar el desarrollo nacional y la paz interior.



También, su misión es mantener el orden público en las costas y aguas territoriales, proteger el medio ambiente marino, proteger las industrias y el tráfico marítimo legal, combatir la piratería, el narcotráfico, así como las contravenciones a las leyes y disposiciones sobre navegación, comercio marítimo y pesca vigentes en el país, al igual que las leyes y disposiciones contenidas en los tratados internacionales de los que República Dominicana es signatario.

- **CUERPO ESPECIALIZADO DE SEGURIDAD PORTUARIA (CESEP)**

El Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria es una dependencia orgánica de la Secretaria de Estado de las Fuerzas Armadas.

La Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), actuando como Autoridad designada, por cuestiones técnicas delega en el



CESEP, tiene la responsabilidad de velar por la implementación de las medidas contenidas en los planes de protección de las instalaciones portuarias, y en la realización de las auditorias de seguridad que sean necesarias, para que todos los puertos del país cumplan con el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarios. (PBIP).

- **POLITUR (Policía de Turismo)**

Es el organismo encargado de garantizar la seguridad ciudadana en el sector turístico dominicano, realizando prevención y protección a los turistas nacionales e internacionales que visitan las zonas turísticas del país. La policía turística fue creada el 17 de Junio del 1975, en sus inicios funcionaba como una



dependencia de la Policía Nacional conocida en ese entonces como Inspectoría. Luego el 25 de Octubre del 1994 fue elevada al Departamento. Para el año 2000 fue promulgada Dirección General, mediante Decreto 1301-00 del 21 de Diciembre.

Dentro de las funciones que realiza POLITUR, están las siguientes:

- ✓ Hacer cumplir todas las leyes y reglamentos que regula el Sector Turístico y evitar que se cometan violaciones a estas leyes, reglamentos y regulaciones.
- ✓ Planear y programar los servicios de los centros de afluencia turística, en que se aposten con carácter de permanencia y ocasionales los Policías de Turismo.

- ✓ Mantener la seguridad y la protección de los turistas nacionales y/o extranjeros que visitan nuestro país, mantener y restablecer el orden público, haciendo uso de medios disuasivos en forma racional y progresiva, salvaguardando la vida y la integridad física de las personas y las propiedades pública y privada.
- ✓ Denunciar ante la autoridad que corresponda las infracciones previstas en legislaciones especiales.

- **DIRECCIÓN NACIONAL DE MIGRACIÓN**

La Dirección General de Migración (D.G.M.) de la República Dominicana es el organismo gubernamental de control que vela por el cumplimiento de las normas relativas a la entrada y salida de ciudadanos dominicanos y extranjeros, así como de regular la permanencia en el territorio nacional de aquellas personas que reúnan las condiciones de inmigrantes.



Está compuesto por un total de 10 áreas de trabajo de los cuales aquellos ubicados en las terminales aéreas, portuarias y terrestres que sirven de acceso y egreso legal tienen la responsabilidad de hacer cumplir la misión de la entidad.

4.2 Seguridad portuaria y de Marina Deportiva

El sistema portuario dominicano está conformado por los puertos comerciales y turísticos, clubes náuticos y marinas deportivas, que realizan sus operaciones bajo la modalidad de puertos estatales, privados y concesionados.

En República Dominicana existen 12 puertos que deben de cumplir con los requisitos estipulados en El Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias –PBIP. Dicho código trabaja en tres niveles de seguridad portuaria: Nivel 1 en operación normal del Buque o Instalación Portuaria; Nivel 2 o de Protección incrementada; y Nivel 3 o de protección extraordinaria.²²

La Tercera Conferencia Hemisférica sobre Protección Portuaria de la Comisión Interamericana de Puertos, se realizó del 7 al 10 de Abril del 2008 en Punta Cana con la participación de 32 países, esta conferencia fue organizada por la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP), dependencia de la Secretaria de Estado de las Fuerzas Armadas, y la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA), durante este evento se debatieron diferentes puntos acerca de la seguridad y protección portuaria.

Dentro de algunos de los objetivos que planteaba la conferencia están: crear un Sistema Intranet para conectar todos los puertos con voz, data y video; realizar un esquema del perfil de los puertos dominicanos, mantener una visión de seguridad nacional y regional, crear una base de datos con las informaciones generales que suministren las Agencias

²² www.oas.org/cip/docs/areas.../4...portuaria/35_plataf_tecnol.ppt

Navieras y compañías consignatarias. Además, desarrollar un Sistema basado en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) para control, manipulación, almacenamiento y transporte, dentro de otros puntos más.

La exposición de la Tercera conferencia Hemisférica sobre protección portuaria de la comisión Interamericana estuvo compuesta por tres Etapas: La Etapa I abarcaba el Cableado Estructurado, Central Telefónica, Equipamiento y Sistema Biométrico. La Etapa II estuvo estructurada por un salón de Entrevista, Sistema de Videoconferencia, Sistema de Control de Acceso Físico y Monitoreo de Cámaras 24/7, y la Instalación de Infraestructura de Hardware y Software. Por último está la Etapa III, la cual abarcó el Sistema de Carta Náutica Electrónica y Sistema de Información Intranet.

4.3 Propuesta de gestión ambiental de Puertos Turísticos en la República Dominicana

- Evaluar la calidad del agua para optimizar sus condiciones de forma que no afecten el ecosistema marino.
- Establecer una zona delimitada al acceso Peatonal y de vehículos de motor de forma que no afecten las áreas verdes y costeras.
- Señalizar las zonas de tránsito peatonal y de vehículos de motor.
- Diseñar una zona de aparcamiento de vehículos.
- Delimitar las áreas verdes que embellezcan la zona portuaria.
- Preservar la conservación de los ecosistemas marinos en torno a los desechos sólidos y sustancias peligrosas.
- Establecer un Sistema de drenaje pluvial de captación de aguas lluvias provenientes de los techos de los barcos.

- Control sanitario para prevenir las aguas negras provenientes de las embarcaciones.
- Diseño de una planta de tratamiento de aguas residuales, aguas oleosas de aceites y grasas que provienen de áreas de expendio y almacenamiento de combustibles.
- Capturar y filtrar contaminantes del agua de desagües por medio de lonas permeables.
- Utilizar pinturas no tóxicas o de baja toxicidad y de larga duración para prevenir las algas y sedimentos.
- Colocar material absorbente para grasas y aceites a la entrada de las trampas para atrapar sedimentos.
- Limpiar y aspirar usualmente las áreas de mantenimiento de cascos, caminos, aceras y áreas de estacionamiento, asegurando el recogido de basura y residuos que podrían ser arrastrados por los desagües hacia las aguas de los puertos.
- Colocar contenedores de desperdicios sólidos con bolsas plásticas biodegradables en todas las zonas de tránsito de personas.

4.4 Propuesta de gestión ambiental para Marina Deportiva

- Realizar un estudio de impacto ambiental previo a la construcción de la Marina de modo que se seleccione el área donde los efectos desfavorables al Medio Ambiente sean mínimos.
- Evaluar la calidad de agua, fauna y flora, tanto antes como después de la construcción de la Marina, de modo que se puedan determinar efectos futuros.

- Seleccionar materiales para la construcción de la Marina que no atenten contra el bienestar de los ecosistemas de la zona.
- Tomar medidas para evitar y resarcir los posibles impactos a corto, mediano y largo plazo.
- Hacer un estudio de riesgo contra desastres naturales y tomar medidas para atenuar las posibles repercusiones.
- Seleccionar actividades para los usuarios de la Marina que no atenten contra el medio ambiente.
- Señalizar las áreas protegidas para evitar el anclaje o amarre de las embarcaciones en las mismas.
- Evitar el derrame de combustible mediante la utilización de materiales impermeables, sistemas de detección de fugas, buen mantenimiento de las zonas de expendio de combustible y sus componentes.
- La ubicación de la Marina debe estar orientada de modo que evite el estancamiento de las aguas; de no ser así deben utilizarse mecanismos que permitan la circulación de las mismas.
- Utilizar un sistema de drenaje para las aguas negras y aguas con alto contenido de aceites y grasas, tanto de la Marina como de las embarcaciones.
- Monitoreo frecuente de la calidad de las aguas de la Marina.

4.5 Licencias y trámites para operar una Marina Deportiva en República Dominicana.

Antes de pensar en la operación de una Marina es necesario saber que trámites se deben llevar a cabo para su construcción. A continuación se detallan los pasos a seguir:

- Tramitar los planos de la Marina al ayuntamiento correspondiente.
- Tramitar los planos en el Ministerio de Turismo, Ministerio de Medio Ambiente y Ministerio de Obras Públicas.
- Presentar un estudio de Impacto Ambiental al Ministerio de Medio Ambiente.
- Solicitar licencia de construcción al Ministerio de Obras Públicas.

A continuación se señalan las leyes y decretos que se deben tomar en cuenta antes de iniciar el proceso de construcción y habilitación de una Marina Deportiva.

A nivel nacional es necesario coordinar:

- Disposiciones legales sobre impacto ambiental (Ley 64-00) del 18 de agosto del 2000 la Ley General sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Áreas Protegidas:

Leyes sobre puertos y costas, por ejemplo:

- Policía de Puertos y Costas (Ley 3003), APD (Ley 70), Reglamento Servicios portuarios (Reg.1673), concesiones (reg. 309/98).

- Convenio de Basilea, elaborado en 1969, sobre el Control de Los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación.
- Las Normas Ambientales sobre la Calidad del Agua y Control de Descargas, de agosto del 2002.
- Zona contigua y mar territorial (Ley 186 de 1967, ley 573 de 1977).
- Construcciones en la Costa (Ley 305 de 1968) que modifica la Ley 1474, sobre Vías de Comunicación, para establecer una zona marítima de 60 m de ancho en costas, playas y ríos.

Disposiciones legales sobre ruidos:

- Ley 64-00, Norma ambiental prevención y control de ruidos.
- Políticas turísticas.
- Ministerio de Turismo, resoluciones.
- Disposiciones legales pesca, por ejemplo:
 - Ley de Pesca 5914, control de desechos en zonas costeras para protección flora y fauna marina.
- La Ley No. 186, del 13 de septiembre del 1967, sobre la Zona del Mar Territorial de la República Dominicana y sus enmiendas
- Artículo 41 de la Ley General del Ambiente, los Proyectos de marinas requieren de una evaluación de impacto ambiental.

Los decretos:

- No. 112-95, que declara de alto interés nacional la efectiva protección de las playas del país y de la red de arrecifes que lo rodea.
- No. 316-99, que establece los límites del Santuario de Mamíferos Marinos y crea una Comisión Nacional para la Protección de los Mamíferos Marinos.
- A nivel regional y multilateral es necesario coordinar, por ejemplo con:
- MARPOL 73/78 y sus reglamentos (Res. Congreso 247, 1988).
- Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (Res. Congreso 542,22/08/72).
- Convenios Internacionales sobre responsabilidad Civil y para Prevenir la contaminación de las aguas por hidrocarburos y sus Anexos (Res. Congreso 419,30/08/76).
- Cartagena, protección y desarrollo del medio marino en el gran Caribe. (Res. Congreso 359-98,15/07/98)
- Protocolos sobre derrames, SPAW (Áreas especialmente protegidas y vida salvaje, RAMSAR y CBD).

Trámites para operar una Marina Deportiva:

Una vez construida la Marina es necesario:

- Obtener la licencia de operación otorgada por la Autoridad Portuaria Dominicana.

- Obtener aprobación de la Marina de Guerra,
- Obtener aprobación de Industria y Comercio.
- Obtener aprobación del Ministerio de Turismo.

Por otro lado, los trámites a realizar para que una embarcación extranjera pueda entrar en territorio dominicano dependen de los diferentes organismos que influyen en dicha operación, como son:

La dirección General de Migración exige un pasaporte válido y le concede 90 días de estadías en el país, si el plazo se cumple es necesario renovarlo.

- En cada uno de los puertos de la República Dominicana existe una comandancia de la Marina de guerra (Servicios de guardacostas), los cuales solicitan los documentos que hagan constar su estadía en el último puerto de escala. En caso de abandonar y dirigirse a otro destino debe solicitar la autorización de un despachador que verifique que todo está en orden.
- En caso de visitar otro puerto en el país debe solicitar una carta de la Marina o el puerto donde se localiza, pero si el destino es fuera del territorio dominicano necesita un despacho del guardacostas y pagar la suma de US\$10.00 a la Dirección General de Aduanas.
- Puede que algunos puertos le exija la verificación de los productos que lleva a bordo por parte de la Secretaría de Agricultura.

- Control de Drogas (DNCD): al llegar al puerto los oficiales pertenecientes a la Dirección Nacional de Control de Drogas inspeccionan la embarcación, verificando que se cumpla con los reglamentos estipulados antinarcóticos de la República Dominicana.
- Después de verificados estos requisitos la Oficina de Migración sella los pasaportes, y obtendrá una copia de los documentos a los tripulantes (Matrícula de la embarcación, copia de la primera página de los pasaportes, con el listado de tripulantes) para ser enviadas a la Marina de Guerra, Migración y la oficina del puerto donde se encuentre. Algunas Marinas pueden cargar un pequeño honorario por esto.

Honorarios autorizados por el Poder Ejecutivo

Para 90 días de estancia:

A- La embarcación deberá pagar un 5% sobre la tarifa de amarre al puerto donde se encuentre así como también un impuesto remitido al Gobierno para la Autoridad Portuaria (reguladora de puertos)

B- La embarcación deberá pagar un 2% sobre el costo de cualquier combustible más impuestos emitidos por el gobierno a la estación de combustible. El impuesto es colectado por la estación y remitido a portuaria. Fuera de esto no hay otros honorarios que pagar excepto los siguientes:

a- US\$ 10.- Cuando la embarcación está lista para dejar el país, que deben ser pagados a la Guardia Costera (Marina de Guerra) para el Despacho.

b- US\$ 10.- Para incluir cualquier pasajero que haya llegado en listado como miembro de la tripulación.

c- US\$ 16.- Por cualquier miembro de la tripulación de la embarcación que quiera hacer el desenrollo de la embarcación y partir en avión o arribar en avión y quiera hacer el enrolo para la lista de tripulantes de la embarcación.²³

²³ Virgintino, Frank. Guía de Navegación Para la República Dominicana. (4ta Edición). Santo Domingo, República Dominicana.

CAPÍTULO V.-

**MONTECRISTI COMO DESTINO DE
CRUCEROS TURÍSTICOS Y MARINA
DEPORTIVA DE LA REPÚBLICA
DOMINICANA 2010-2020**

El turismo ha ido evolucionando con el paso de los años y se ha ido adaptando a los cambios de la demanda; buscando ofrecer a los turistas experiencias únicas, a la vez de satisfacer sus expectativas.

La Industria Turística ha diversificado su oferta en los tipos de alojamiento siguientes (hoteles, cabañas, aparta hoteles, villas, hoteles resorts, etc.), en servicios a ofrecer (alimentos y bebidas, recreación, eventos y convenciones, etc.). En la actualidad la República Dominicana está innovando en el Turismo de Cruceros, abriéndose paso a nuevas oportunidades de atracción de turistas vía marítima; dándole así un mayor auge a este tipo de turismo. La provincia de Montecristi por su ubicación geográfica pertenece a la zona costera Norte del país, cerca de Miami, Cuba, Las Bahamas, etc. por donde circulan un gran número de cruceros de las diferentes líneas que existen a nivel mundial. Además, posee el Puerto de Manzanillo que es un punto importante que permitiría la facilidad de realizar grandes inversiones en el turismo.

Por otro lado, el Turismo de Embarcaciones Deportivas está cobrando gran auge actualmente entre los aficionados del transporte marítimo recreativo, que busca el ocio y la diversión de los fanáticos de torneos deportivos, como son, el velerismo, la pesca deportiva, entre otros. Es por esto que, la República Dominicana es sede de este tipo de evento, en donde se reúnen cientos de fanáticos y socios de clubes junto a sus familias para ser partícipes de este.

5.1 Historia de la provincia de Montecristi

El 4 de enero del 1493, el Almirante Cristóbal Colón descubre la bahía de Manzanillo. Al ver que el Morro parecía un dromedario dormido lo bautizó con el nombre del “Morro de Montecristi”. Es a este promontorio que la Ciudad de Montecristi debe su nombre.

El 30 de mayo de 1533, en el Gobierno de Fray Nicolás de Ovando, el Capitán español Bolaños funda la Villa de “San Fernando de Montecristi” junto con 64 labradores a la orilla del Atlántico, en las cercanías del Morro.

En 1606 a consecuencia de las Devastaciones de Osorio y para evitar el contrabando, los españoles destruyen a la ciudad de Montecristi y la de Puerto Plata, y con sus pobladores se fundó la ciudad de Monte Plata en la región Este de la isla.

Después de edificar la ciudad por segunda vez, bucaneros y filibusteros incursionaron en su territorio, recibiendo la visita del legendario pirata John Hawkins, y posteriormente el impacto de un terremoto que causó estragos irreparables que destruyó la ciudad.

La Era del Campeche (1870-1916) es cuando la exportación de esta madera (Campeche) se convierte en el centro de su economía, con un puerto que lo inserta con Europa, el Caribe y Estados Unidos.

Desde entonces la ciudad se transformó con un desarrollo urbano y comercial, así como una arquitectura imponente con muestras victorianas y neoclásicas, como por ejemplo: la Casa de Doña Emilia Jiménez de Rodríguez, hoy Patrimonio artístico-cultural del país; aquí fue donde surgió el primer acueducto de la nación en el año 1899 y el primer telégrafo en 1895.

En el año 1895 el Sr. Benigno Conde, contable de la prestigiosa Casa Comercial toma la iniciativa de comprar el Reloj Público (que anteriormente estaba ubicado en San Germán, Francia) para ser colocado en el parque central.

Montecristi con su gran desarrollo se convirtió en centro comercial, artístico, cultural y en un centro político.

En esta ciudad vivió el banilejo Máximo Gómez, Antonio Maceo (conocido también como El Titán de Bronce), Marcos del Rosario y Desiderio Arias.

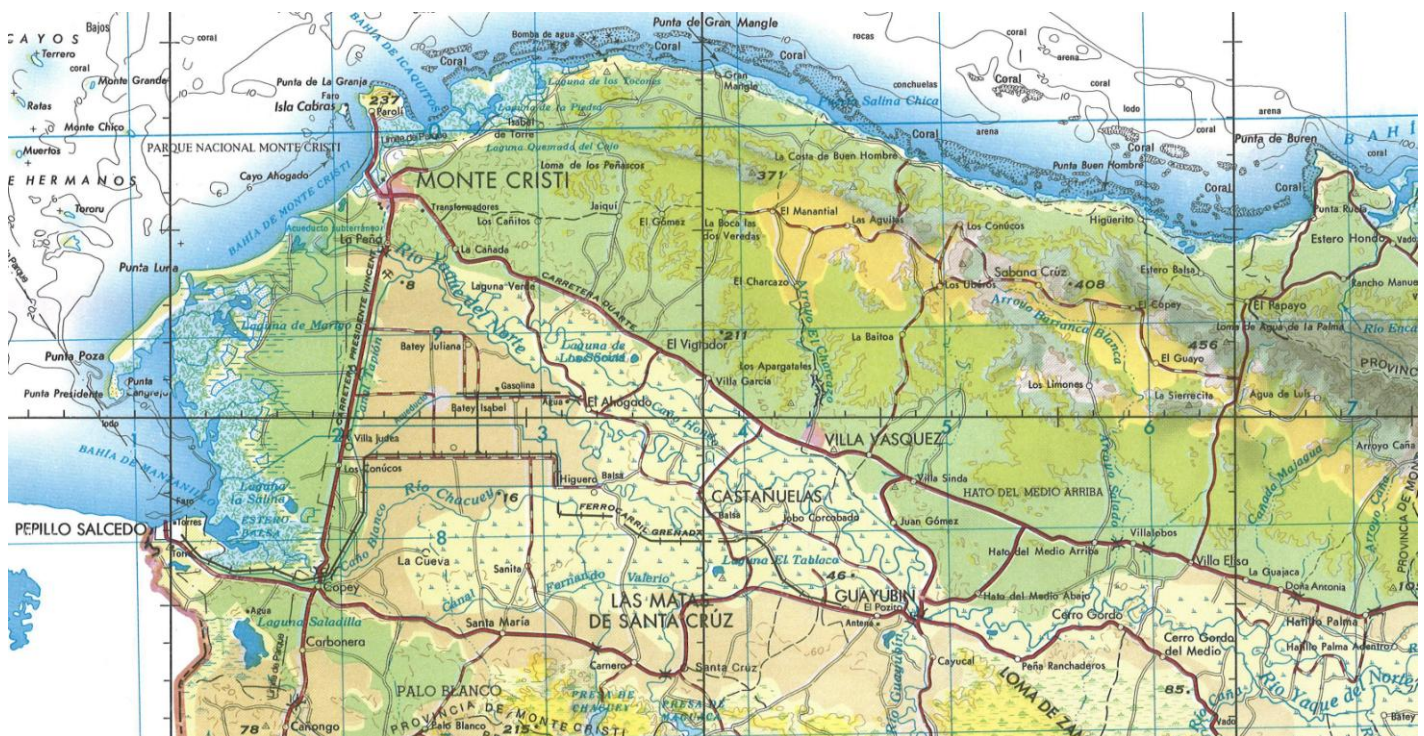
Esta ciudad acogió tres veces al cubano José Martí quien partió de allí para liberar a Cuba junto a Máximo Gómez y sus amigos, pocos instantes después de haber firmado el Manifiesto de Montecristi, en la casa de Máximo Gómez convertida hoy en museo.

La pasión por el patriotismo ha sido una constante en Montecristi, como lo manifestó Manolo Tavárez Justo, comandante del Movimiento Revolucionario 14 de junio.

5.2 Aspectos generales de la provincia de Montecristi

Geografía

Montecristi está localizada en la región Noroeste de la República Dominicana, en las coordenadas 19°51'0"N, 71°39'0"O y con una superficie de 1,924.35 Km². Limita al norte y oeste con el Océano Atlántico, al este con la provincia Valverde y al sur con las provincias Santiago Rodríguez y Dajabón. Según el censo realizado en el año 2002 esta provincia cuenta con una población de 111,014 personas.



Fuente: Instituto Geográfico Universitario. Mapa Topográfico General. Escala 1:205,000. UASD.

Escudo de Montecristi

En el escudo de Montecristi se pueden apreciar imágenes que destacan las riquezas naturales con que cuenta la provincia, así como la belleza del Morro.

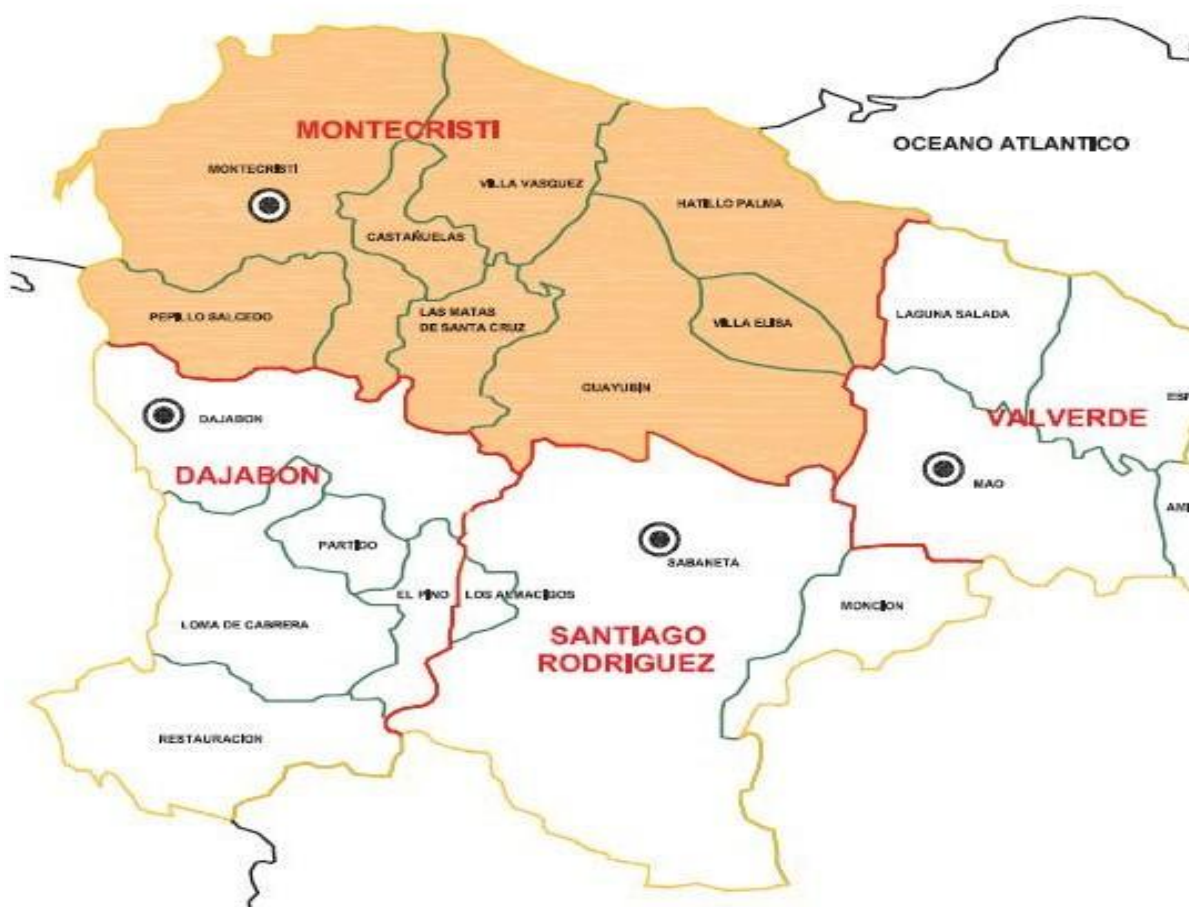


Fuente:

http://www.provinciasdominicanas.org/index.php?option=com_content&task=view&id=3979

División política

Posee seis municipios: Castañuela, Guayubín, Las Matas de Santa Cruz, Pepillo Salcedo, Villa Vázquez y San Fernando de Montecristi como municipio cabecera; y cuatro Distritos Municipales: Villa Elisa, Hatillo Palma, Cana Chapetón y Palo Verde.



Mapa de la provincia de Montecristi

Fuente: Mapa de las provincias, municipios y distritos municipales de la Rep. Dom. Maestría Planificación y Gestión Municipal, PUCMM (1999)

Fuente: CONAU. (1999). Montecristi: Lineamientos de Políticas de Desarrollo Urbano. Santo Domingo: Consejo Nacional de Asuntos Urbanos.

Clima

La provincia de Montecristi posee un clima semiárido. El promedio de temperatura es de 26.5 °C y de precipitación anual de 700mm. Tiene una media de evaporación de 1,800mm lo que define el gran déficit hídrico en la zona.

Las tormentas tropicales y los huracanes son poco frecuente en esta provincia pero las lluvias pueden ocasionar crecimientos y desbordamientos en el Río Yaque del Norte afectando su desembocadura. Cuando esto ocurre los arrecifes de la zona se ven perjudicados debido a los sedimentos arrastrados por el río. En las épocas de invierno existe la posibilidad que se presenten frentes fríos que vienen desde Norteamérica, con fuertes vientos y temperaturas bajas. Igualmente es habitual el fenómeno del mar de fondo: corrientes frías que bajan desde el Ártico por el fondo marino y brotan al chocar con la plataforma insular.

Montañas

En esta provincia se encuentra la Cordillera Septentrional o Sierra de Montecristi, extendiéndose en dirección Noroeste-Sureste desde la ciudad de Montecristi hasta poco más al Este de las aldeas de Arenoso y Rincón Molenillos, en Villa Riva, tiene una longitud de 180 Km. Esta cordillera está separada de la de Samaná por una faja pantanosa de unos 12 kilómetros de ancho, conocida como Pantanos del Gran Estero”

Hidrología

La hidrología del Valle Occidental del Cibao está dominada por el Río Yaque del Norte y sus afluentes. El Yaque del Norte, al entrar al Valle del Cibao, gira hacia el Noroeste y atraviesa todo la Línea Noroeste, desembocando en la Bahía de Montecristi. Sus afluentes principales provienen de la Cordillera Central y apenas unos pocos arroyos y cañadas se originan en la Cordillera Septentrional.

Los principales afluentes del Yaque del Norte, mientras transcurre por la Línea Noroeste son, de Este a Oeste:

- Río Ámina, con 100 km de longitud y un caudal de 8.11 m³/seg. Se une al Yaque del Norte al Sudoeste de Esperanza. Sus principales tributarios son el Inoa y el Guanajuma.
- Río Mao, de 105 km. y un caudal de 21 m³/seg, siendo el más largo de los afluentes del Yaque del Norte, al cual se une cerca de la ciudad de Mao.
- Río Guayubín, que los franceses llamaban "Rebouc" durante los siglos XVII y XVIII. Tiene una longitud de 69 km. y un caudal de 9.92 m³/seg. Se une al Yaque del Norte cerca del pueblo de Guayubín, donde hay una pequeña laguna paralela al río.
- Río Maguaca, con 70 km y un caudal de 2. 82 m³/seg. Se une al Yaque del Norte cerca del poblado de Castañuelas.

Además de la cuenca del Río Yaque del Norte, en esta región se encuentra la cuenca del Río Dajabón o Masacre, el cual constituye la frontera norte con Haití. Este río, de 55 km. de longitud, nace en el Pico del Gallo y desemboca en la Bahía de Manzanillo.

Geología

Casi todas sus formaciones geológicas datan del Terciario (1 a 60 millones de años mioceno-oligoceno), aunque algunos geólogos consideran que es más antigua. En las proximidades de Montecristi se manifiesta una serie de colinas bajas, conociéndose principalmente El Morro, que van ascendiendo a medida que se avanza hacia el Este.

Geomorfología

Dentro del Cibao occidental corresponde al sistema montañoso que se extiende desde Montecristi hasta la provincia de Santiago. Se ubica paralelo a la Costa Atlántico Norte, alcanzando alturas mayores de 1,000 Mts. Esta limitado al sur por una falla geológica que la condiciona con un área de actividad sísmica, que afecta principalmente la provincia de Montecristi. La cordillera está constituida por rocas tobáceas, muy falladas y plegadas. En esta área se localiza el municipio de Villa Vásquez y el norte de Guayubín, en la provincia de Montecristi, donde se encuentra el Pico Jicomé o Murazo 1,083 msnm. Sus suelos presentan formaciones sedimentarias de lutitas, areniscas y calizas con conglomerados de base, formados en condiciones adversas y con poca precipitación, de textura franco arcilloso, baja fertilidad y acentuada susceptibilidad a la erosión. En las colinas de elevación media dentro de la subregión, se componen los esquitos arcillosos, calizas, margas y conglomerados del mioceno. Sus características predominantes son la aridez y el relieve accidentado. El Morro, es un cerro de la Cordillera Septentrional ubicado en Montecristi, con una altura de 237 Mts. compuesto de areniscas y calcáneos.

Valle Occidental del Cibao o Línea Noroeste

Se extiende desde las bahías de Manzanillo y Montecristi, hasta la provincia de Santiago. Todo el valle tiene una longitud de 240 km y se ubica entre la Cordillera Septentrional y la Cordillera Central. Está dividido en el Valle de Santiago y el Valle de la Vega Real. La Zona de estudio se encuentra al oeste del Valle de Santiago. Su estructura sinclinal²⁴ está cubierta por sedimentos marinos y fluviales. Se caracteriza por su aridez y por la presencia de una angosta franja de ciénaga costera y grande área de terrenos salinos. Este valle se conoce en la Subregión como la Línea Noroeste y en él se encuentran las ciudades de Montecristi, Mao, Esperanza, Villa Vásquez, Guayubín, Castañuelas, Laguna Salada y San Ignacio de Sabaneta. Sus suelos presentan problemas de Drenaje y alguna salinidad, como los de Villa Vásquez; mientras que en el área del delta del Yaque del Norte son salinos.²⁵

Economía

En Montecristi se destacan las producciones de guineo, plátano y arroz así como de caprinos, ovinos y ganado vacuno lo que identifica la agropecuaria como su principal actividad económica. También la provincia se destaca por la producción de sal y la pesca en la costa.

²⁴ Sinclinal: Se refiere a la parte cóncava de un pliegue de la corteza terrestre debido a las fuerzas de compresión de un movimiento orogénico, cuyos estratos convergen hacia abajo, es decir en forma de cuenca.

²⁵ CONAU. (1999). Montecristi: Lineamientos de Políticas de Desarrollo Urbano. Santo Domingo: Consejo Nacional de Asuntos Urbanos.

La provincia cuenta con aproximadamente 250 productores de sal quienes son propietarios de 352 cuotas mensuales de sal marina, que se ha constituido en el abastecedor número 1 en el mercado nacional.

La industria salinera emplea a más de dos mil trabajadores, clasificados en propietarios, picadores, sacadores, llenadores o ensacadores, cargadores, transportistas, descargadores y guardalmacenes; adicionándosele 21 empleados del Consejo de Administración Salinero (CAS).

Por otro lado en Montecristi se exporta alrededor del 90% (33% de la producción nacional) de los bananos (guineos) que República Dominicana exporta hacia Estados Unidos y Europa (200 mil cajas por semana). De acuerdo con informes del Ministerio de Agricultura en 2009 el negocio de la fruta generó US\$187 millones (cerca de RD\$ 6,919 millones), y mantuvo 20 mil plazas de empleos.

Gastronomía

La Gastronomía de Montecristi ha sido influenciada por inmigrantes que se radicaron en el pueblo, con una duración de unos 125 años; se caracteriza principalmente por el “Chivo Liniero”, además de la tradicional “La Bandera” (arroz, habichuela y carne), sancocho, asopado de mariscos, y cualquier derivado del mar y de agua dulce: Camarones, langostas, lambí, centollas, pulpos, meros, chillo, lisas, tilapias, cangrejo y otros. Entre las bebidas se destaca el "mabí de las inglesitas".

Tradición

El 30 de mayo se celebra el Día de San Fernando Rey, patrono de Montecristi. En honor a éste se celebran las fiestas patronales que están compuestas de celebraciones religiosas, folklóricas y populares.

Otras fiestas populares de Montecristi son el Día de San Juan Bautista que se celebra el 14 de junio y el carnaval de Los Toros en febrero y semana santa.

Carnaval de Montecristi

Los orígenes de este carnaval provienen de la variedad cultural de una provincia que se ha erguido bajo el cruce de diversas razas. Después de que los indios fueran exterminados en la colonia y del asentamiento de los negros esclavos, llegaron a Montecristi, entre 1533 y 1750, inmigrantes de las Islas Canarias, que más tarde se mezclaron con los franceses, italianos, chinos, cocolos y haitianos que se establecieron en el legendario pueblo salinero.

El carnaval de Montecristi cuenta con alrededor de 471 años de su creación y este se ha convertido en uno de los más legendarios y divertidos del país y el Caribe.

La directora provincial de Cultura, Olga Lovetty, indica que el ingrediente cultural haitiano que tiene este carnaval se estableció desde cuando Emilia Jiménez Pereyra trajo a un grupo de haitianos a trabajar para su familia. "Ella los invitaba a participar en el carnaval, elaboraba los trajes de los tradicionales toros y los fuetes de algodón terminados en la punta con una vejiga de vaca", dice.

Esta gestora cultural, que participó en la investigación y tesis sobre el "Origen y evolución del carnaval de Montecristi", advierte que se trata de un carnaval de gran tradición y del que se desprenden un sinnúmero de personajes históricos de la provincia.

"En 1923, en plena celebración de un carnaval, un látigo de un diablo toro golpeó en el rostro a un joven de la alta sociedad. Por este incidente, hoy por hoy, los civiles empezaron a enfrentar a los toros con fuetes hechos de madera de ciprés y cartones para protegerse el pecho", señala Lovetty sobre el origen de esta disputa que es la tradición por excelencia.

Es así como la costumbre carnavalesca de Montecristi se convierte en una fiesta popular donde se celebran reinados, las comparsas desfilan y los temibles toros emprenden su habitual lucha con los civiles, que látigo en mano cursan este simbólico ritual que nos habla de la tradicional lucha, mágico religiosa, entre el bien y el mal.

Personajes tradicionales

Como en todos los carnavales del país, en Montecristi también aparecieron con el tiempo distintos personajes propios de la imaginación popular. Por la década de 1930 surgió la comparsa de Pinto Santo, un señor que fue creando distintos personajes alusivos a los problemas políticos, sociales y religiosas de la época.

La fiesta de carnaval empieza por la calle Duarte, desde la esquina de Los Pinos hasta la Calle 8. La organización la realiza el ayuntamiento municipal.

El personaje principal de este carnaval es el toro. Opositor de los civiles que salen a las calles a combatir midiendo la fuerza de los látigos. La ley del carnaval es otra tradición, y

un toro sólo puede enfrentar a un civil, mientras que estos pueden atacar en grupo a los emblemáticos diablos que portan un disfraz de orejas cortas sin cuernos y rejas en los ojos. Los toros suelen ser encarnados por jóvenes de clase baja.

Legendarios

-Chichí Gómez fue encargado de organizar a los toros por mucho tiempo.

-A Donisio Vargas se le recuerda como uno de los diablos-toro más temidos. Era capaz de fuetear a dos manos. Se le conoce como el toro más guapo de Montecristi.

-José de la Cruz es artesano de caretas de carnaval. Las paredes de su casa, en el barrio Buenos Aires de la cabecera municipal, están llenas de ellas.²⁶

Personajes famosos.

Montecristi se destaca por sus grandes aportaciones a la literatura dominicana, en esta provincia surgen un grupo de poetas, historiadores, cuentistas, ensayistas e investigadores.

Entre los escritores de la provincia de Montecristi se pueden citar:

Manuel Rueda. Nació el 27 de agosto de 1921. Pianista, poeta, autor de obras de teatro. Obtuvo el Premio Nacional de Literatura en 1994, Entre sus obras literarias están Las noches, Tríptico, La criatura terrestre, Por los mares de la dama, Las edades del viento, Congregación del cuerpo único, Las metamorfosis de Makandal. Murió en 1999.

²⁶ Bavestrello, Andrea. (2008, Febrero). La eterna lucha: toros versus civiles. La celebración de la ciudad del Morro se reparte por el pueblo costero durante el Mes de la Patria. Carnavales 2008 (VI) Montecristi. Santo Domingo, República Dominicana: Periódico Diario Libre.

José Ramón López. Nació el 3 de febrero de 1866. Cuentista, periodista y educador. Fue director de la Escuela Normal de Montecristi, Director de Estadística y Senador de la República. Periodista más innovador de su época y uno de los cuentistas dominicanos más importantes del siglo XIX. Es considerado como uno de más lúcidos pioneros del ensayo histórico y sociológico dominicano. Murió en Santo Domingo el 2 de agosto de 1922.

Olga Lovetty Gómez nace el 31 de marzo de 1952. Poeta, ensayista y educadora. Fundó y dirigió la Casa de la Cultura Montecristeña. Entre sus obras de ensayo se encuentran: Desiderio Arias, el cacique liniero y José Martí en Montecristi. Actualmente es la Directora Provincial del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales en Montecristi.

Fiume Bienvenida Gómez Sánchez. Nació el 24 de Enero de 1941. Ensayista y educadora. Entre sus obras más destacadas están “Minerva, Patria y María Teresa: heroínas y mártires”, “Versos y fábulas: antología infantil”.

Música

En Montecristi la música es una mezcla de raíces autóctonas, hispánicas y africanas. El merengue y la bachata son los géneros musicales más destacados, aunque del merengue liniero se originó el "Pambiche". Algunos de los intérpretes de esta provincia se pueden mencionar: Manny Rivera (Tulile), Gladys Pérez (Soprano), Ramón Fernando Villalona Reyes (El Mayimbe); merengueros típicos, como son, Héctor Jiménez Ortiz, Tato Martínez; y bachateros como, Anthony Santos, Luis Vargas y Raulín Rodríguez.

Luis Rivera (1901-1986). Músico y compositor. Primer director dominicano que dirigió el Coro Nacional. Compuso la Rapsodia Dominicana No. 1 para piano y orquesta. Además, dirigió la banda de música de la Policía Nacional y durante un tiempo la orquesta del cubano Ernesto Lecuona, máxima figura de la música cubana. Publicó la Antología Musical de la Era de Trujillo, 1930-1960.

Crispín Fernández. Nativo del municipio de Villa Vásquez. Fue miembro de la Orquesta Sinfónica Nacional. Formó parte de las orquestas de Johnny Ventura, del Conjunto Quisqueya y de la Orquesta Internacional de Ramón Orlando.

Arquitectura

La arquitectura de la ciudad de Montecristi es de tipo victoriana y según su tipología se caracteriza de la siguiente forma:

Tipología de viviendas de estilo victoriano:

Estructura en madera

Techos Inclınados

Colores Pasteles

Techos de zinc, tejas, etc.



Fuente: Imágenes tomada por las sustentantes.

Áreas protegidas

La provincia Montecristi cuenta con una de las más variadas riquezas y sistemas de áreas protegidas del país, entre las que se pueden identificar: Parques Nacionales, Parque Nacional Submarino, Refugios de Vida silvestres y Reservas Científicas.

- Parque Nacional de Montecristi. Es en este parque donde se encuentra el Morro de Montecristi el cual abarca una extensión de aproximadamente 19.3 km².
- El Parque Nacional Submarino de Montecristi posee un área aproximada de 180 km². Es el yacimiento de naufragios antiguos más importante del Caribe. Se han localizado unos 23 de aproximadamente 100 naufragios.

- El Refugio de Vida Silvestre Chacuey tiene un área no especificada por la ley. Conserva el área circundante a la presa de Chacuey.
- El Refugio de Vida Silvestre Laguna Saladillo es un cuerpo de agua dulce. Tiene un área aproximada de 5.29 km². Esta laguna en la antigüedad fue refugio de la especie "caimán".
- La Reserva Científica Villa Elisa tiene un área aproximada de 234,000 mt². Fue creada por el Decreto No. 1863 del 6 de abril de 1976. En esta se protege una extraña orquídea nacional llamada *Oncidium Henekenii*, conocida popularmente con el nombre de "cacatica", que es una especie endémica del país.
- Cayos Los Siete Hermanos tiene un área de 114 km². Los nombres de los siete cayos son: Torurú, Monte Chico, Terrero, Monte Grande, Ratas, Muertos y Arenas. Los Cayos tienen una extensa población de gaviotas de los denominados bubíes, la cual se considera de las más grandes de la zona.

5.2.1 Parque Nacional de Montecristi

Posee una extensión de 550 Km², de los cuales 200 Km² están en el área terrestre y 350 km² en áreas marinas.

El Parque nacional fue declarado mediante el Decreto 1315 del 1983. El 26 de febrero del 1986 el Poder Ejecutivo emitió el Decreto No. 156, el cual estableció los límites del parque. No fue sino hasta 1993 que se modificó el artículo 1 por el Decreto No. 16, del Decreto 156-86, redelimitando el área del parque, en el cual se excluyeron e incluyeron varias zonas. El Decreto 319 del 1997 dejó sin efecto los artículos 1 y 2 del Decreto 16-93, siendo posteriormente el Decreto 319-97 suspendido mediante Decreto No.394 del 1997.

La ley 64-00 aprobó el Parque Nacional Montecristi como lo determina el Decreto No. 16 del 1993.

Este Parque Nacional se caracteriza por su aridez y zonas pantanosas con tupidos manglares. 163 especies de avifauna han sido registradas en este parque, entre las que habitan los alcatraces, tijereta, bubíes, garza real, cuervos y pelícanos, 11 clases de reptiles, 3 de anfibios y 107 moluscos.

Como atractivos eco turísticos del parque están la abundancia de vegetación de los caños entre manglares, arrecifes coralinos, playa de El Morro, Juan de Bolaños, La Granja, Punta Rusia y la Ensenada y Los cayos Siete Hermanos.

El Morro, con sus 239 metros de altura es el atractivo más representativo de San Fernando de Montecristi y toda la línea noroeste.

Existen varias opciones para utilizar senderos como son: la ruta de acceso a El Morro, ruta acuática sendero del manglar en balsas o canoas, el buceo y snorkeling en Los Conucos, sendero acuático Los Galeones y sendero para observaciones de corales.

5.3 Potencial de la provincia de Montecristi como Destino de Cruceros Turísticos y Turismo Náutico

Montecristi posee grandes recursos naturales, culturales y turísticos vírgenes, que por la falta de promoción de parte del Ministerio de Turismo no se han explotados en su totalidad.

La provincia es sede de Monumentos históricos como son: la Casa Museo de Máximo Gómez, donde se firmó la liberación cubana junto al Libertador José Martí; El Reloj Público en San Fernando de Montecristi, símbolo de la ciudad, además de conocerse como Monumento Nacional; La villa de Doña Emilia que posee un estilo victoriano y valor histórico y arquitectónico pues sus piezas fueron importadas desde Francia.

Dentro de los recursos naturales que se encuentran en Montecristi están sus extensos manglares, Cayo Los Siete Hermanos ubicado en el Parque Nacional de Montecristi, además de diversas playas como La Ensenada, Punta Rusia, playa El morro, Bahía de Manzanillo y El Manantial.

Por otro lado, en la localidad de Pepillo Salcedo se encuentra el Puerto de Manzanillo que, aunque actualmente su actividad es enteramente comercial, podría ser habilitado con un muelle y una terminal turística. Esto permitiría la llegada de cruceros turísticos a la provincia.

Al noroeste del Morro se encuentra Isla Cabra que por su extensión territorial y por su facilidad de acceso puede ser habilitada como Marina Deportiva. Además en la zona de San Fernando de Montecristi se localiza el Club Náutico de Montecristi en el cual se celebran torneos de pesca, como el XXVI Torneo de Pesca al Pez Vela realizado en diciembre 2010.

Reloj Público

El Reloj Público de Montecristi se debió a la iniciativa del Señor Benigno Daniel Conde Vásquez de procedencia Venezolana.

El Sr. Conde trabajó por varios años en distintas casas comerciales de esta ciudad y el 12 de septiembre de 1893 pidió a la comunidad montecristeña la cooperación para la compra de un Reloj Público después de solicitado y aprobado la idea al Ayuntamiento.

El 12 de septiembre de 1894 solicitó al Ayuntamiento una nueva suscripción para comprar una torre de hierro donde montar el Reloj Público. Dicha fue aceptada con dos mil pesos mejicanos.

El 11 de marzo de 1895 llegó el vapor “Lavonia” conduciendo el Reloj Público y su torre Kiosco.



Fuente: Imagen tomada por las sustentantes.

Museo Máximo Gómez y José Martí

En este lugar residía Máximo Gómez y donde pernoctó José Martí, cuando visitó la ciudad en el año de 1895.

En esta Casa fue firmado el Manifiesto de Montecristi, programa ideológico de la guerra de la Independencia de Cuba, lograda el 25 de marzo de 1895.



Fuente: Imagen tomada por las sustentantes.

Villa Doña Emilia

En esta antigua casa residía la familia Rodríguez Jiménez. Esta casa fue traída por piezas desde Francia en el 1895 y ajustada en este lugar. Posteriormente fue obtenido por el Estado Dominicano y para el año 1990 fue sede del Palacio de Justicia de Montecristi.

Actualmente está en proceso de restauración a iniciativa de la "Fundación Villa Doña Emilia, Inc.", que la preside la Sra. Olga Lovetty Gómez de Morel y Don Eduardo Tavárez Justo para ser destinada a Casa de Cultura, la cual poseerá biblioteca y Escuela de Bellas Artes.



Fuente: Imagen tomada por las sustentantes.

Parque Nacional Submarino de Montecristi

Este Parque Nacional es el más grande de los parques nacionales submarinos. Está ubicado en la costa norte de la provincia de Montecristi en el noroeste de la República Dominicana y protege uno de los más extraordinarios ecosistemas marinos del país. Dentro de este parque existen los sistemas coralinos más grandes de la isla, los que complementan con los existentes en el Monumento Natural Cayo Los Siete hermanos. Se extiende desde Punta Rusia al extremo este hasta la costa oeste del monumento frente a la ciudad de Montecristi. Posee unos 180 kilómetros cuadrados.

Este parque constituye uno de los principales refugios para reptiles en el país, localizándose en el área cerca de 16 especies amenazadas, encontrándose entre éstas la iguana (*Gydura cornuta*) y el cocodrilo (*Crocodylus acutus*). La abundancia de aves es considerable, pudiéndose observar especies amenazadas como el coco blanco (*Eudccimus albus*), el flamenco (*Phoenicopterus ruber*), la garza rojiza (*Egreta rufescens*) y el pollo de mangle (*Rallus longirostris*).

La Iglesia de San Fernando de Montecristi

Esta Iglesia fue edificada en la década de los años 1920, sobre los cimientos de un templo más antiguo. Dotado de un altar mayor construido de Caoba centenaria en los talleres de Don José Socios, catalogado como obra de arte. Sus vitrales y campanas han resistido la acción del tiempo y se conservan con la calidad primigenia de su instalación.

El nombre de la iglesia se debió a Fernando III canonizado por la iglesia católica en 1671. Nace en Valparaíso. Con él volvieron a unirse ambas Coronas, al heredar el reino de Castilla por la muerte de su tío Enrique I y el de León por la muerte de su padre Alfonso IX.



Fuente: Imagen tomada por las sustentantes.

Salinas de Montecristi

Están ubicadas al noroeste, en las zonas cercanas al Morro, a ambos lados de la carretera que conduce hacia la playa Juan de Bolaños. Son terrazas construidas bajo el nivel del mar permitiendo la entrada del agua que se convierte en sal fruto de la evaporación bajo la inclemencia del sol montecristeño, donde se realiza la producción de sal.



Fuente: Imagen tomada por las sustentantes.

Bahía de Manzanillo

Ubicada en el poblado de Pepillo Salcedo, situado en la desembocadura del Río Chacuey, en cuya salida hay bosques de manglares.

Morro de Montecristi

El Morro, fue distinguido por Cristóbal Colón en su primer viaje, tiene unos 20 kilómetros cuadrados y se le conoce como el dromedario durmiente, por sus características físicas.



Fuente: Imagen tomada por las sustentantes.

El Morro tiene al norte el Océano Atlántico, mientras que al sur están las aguas interiores de la bahía y la tierra firme de la ciudad de San Fernando de Montecristi.

Alrededor de El Morro se encuentra una zona de manglares con caños de aguas que permiten la comunicación entre el Club Náutico y el Océano Atlántico. En el Morro se encuentran dos tipos de plantas endémicas, como son la Salvia Montecristeña o Montecristina y la Monsiera urbaniana. Dispone de una vegetación de bosque seco subtropical. La Isla Cabra está situada al suroeste de El Morro.

Isla Cabras

Desde lo alto de El Morro se observa claramente la silueta de la Isla Cabra ubicada en el noroeste de Montecristi al noroeste de la República Dominicana, que se utilizaba como Salina pero que en la actualidad está abandonada. Al norte de esta pequeña isla se encuentran las ruinas del Faro Cayo Plablillo el cual está ubicado sobre un acantilado empinado. La fecha de la construcción de este faro se desconoce.



Fuente: <http://www.panoramio.com/photo/538648>



Ruinas de Faro Pablillo.

Fuente: Imagen tomada pos las sustentantes.

Reserva Científica Villa Elisa

Localizada a 8 kilómetros al norte del poblado de Villa Elisa, provincia de Montecristi. Se encuentra circuncidada por unos 5 parajes de vocación agrícola y una población aproximada de 2,000 habitantes en total. Tiene una extensión de 113 tareas, aproximadamente (0.08 km²), aunque el decreto de su determinación establece que el área tiene 225 tareas. En 1986 se le designo con el nombre de Orlando Cruz Franco y fue considerada como Reserva Científica por las siguientes razones: cuenta con 138 especies de flora y fauna, 28 de las cuales son endémicas de la isla, 104 son nativas y tres introducidas y / o naturalizadas; el estrato arbóreo está conformado por las especies indio desnudo, frijolillo, alpargata, y 7 especies de orquídea, de las cuales se destaca la *Oncidium Henekenii* (Cacatica), una de las más raras de la flora nacional; y se caracteriza por la

presencia de aves como el rey Congo, cuyaya o cernícalo, tórtola, petigre, zumbador, barrancolí, canario, rolita, manuelito y cotorra.²⁷

Cayo Los Siete Hermanos.

Están situados en la parte más septentrional de la República Dominicana, casi en la frontera marítima con Haití, región norte. Las profundidades en las cercanías de estos cayos van desde los 5 a 20 metros.

Se encuentran localizados en el Parque Nacional de Montecristi o Parque Nacional Submarino.

Son siete pequeñas islas en estado natural; Monte grande, Monte Chico, Cayo Arena, Cayo Terrero, Ratas, Cayo Muerto y Torurú, apropiadas para la práctica del buceo, donde se conservan intactos los corales y la fauna marina.

Según los biólogos gran parte de las aves que visitan estos cayos proceden de Norteamérica, Bermudas, Las Bahamas, Canadá y Groenlandia.

Entre las actividades acuáticas que se realizan en este lugar está el buceo.

²⁷ CONAU. (1999). Montecristi: Lineamientos de Políticas de Desarrollo Urbano. Santo Domingo: Consejo Nacional de Asuntos Urbanos.

Playa Juan de Bolaños.

Ubicada en el Municipio de San Fernando, su nombre se debe al fundador de la provincia Don Juan de Bolaños. Para darle mayor interés a la playa el Alcalde Municipal está construyendo un Muro Malecón para el esparcimiento de la población. Además en esta zona existe un Bulevar que sirve como medio de recreación y atractivo para los Montecristeños y para los turistas que visitan la provincia.



Fuente: Imagen tomada por las sustentantes.

5.3.1 Embarcaciones Recreativas.

Son aquellas embarcaciones de uso deportivo–recreacional que cumplen los requerimientos de seguridad y han sido debidamente registradas ante la comandancia de puertos de la Marina de Guerra. Estas a su vez pueden ser clasificadas en:

A. Embarcación Deportiva de Alta Mar: Aquélla cuyo diseño, características técnicas y equipamiento la hacen apta para la navegación de alta mar y posee además, acomodaciones interiores apropiadas y suficientes para todos sus tripulantes, en viajes oceánicos de larga duración. Incluye los yates y las lanchas deportivas de alta mar.

B. Embarcación Deportiva Costera: Aquélla cuyo diseño y equipamiento la hace apta para dirigirse de un punto a otro del litoral, en navegación costera. Incluye los yates y las lanchas deportivas costeras.

C. Embarcación Deportiva de Bahía: Aquélla cuyo diseño y equipamiento la hace apta para navegar exclusivamente en aguas protegidas; tales como puertos, bahías, caletas, ríos y lagos.

Incluye los yates y lanchas deportivas de bahía, jet ski y motos de agua.²⁸

Tipos de Embarcaciones: Las embarcaciones pueden ser de dos tipos según su diseño, existen embarcaciones a vela y embarcaciones motorizadas.

²⁸ Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales. USAID. (2002). Informe sobre Norma de Gestión Ambiental para las Marinas y Actividades Acuáticas Recreacionales. Santo Domingo: Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales. USAID.

Embarcaciones a Vela:

Sunfish

El Sunfish es una conocida clase única de diseño de embarcación a vela que fue desarrollada en los años 1950. Es un bote impulsado generalmente por un solo tripulante. El Sunfish es usado como embarcación para entretenimiento y pasatiempo o como una embarcación de competencia.



Fuente: <http://www.laserperformance.com>

Hobbie cat

Un Hobie Cat es una pequeña vela en catamarán manufacturado por la Compañía Hobie Cat. Esta compañía comenzó como un fabricante de tablas de surf en la década de 1950, Hobie proviene del fundador de la compañía el Sr. Hobie Alterar quien inició a fabricar barcos de vela en catamarán a finales de 1960 y se ha convertido en el mayor inventor de pequeños catamaranes en el mundo.



Fuente: <http://yachtpals.com>

Velero

Se le conoce como yate a vela o velero y se define como una embarcación en la cual el movimiento del viento sobre sus atavíos constituye su forma primordial de propulsión.



Fuente: <http://www.fotosearch.es>

Embarcaciones motorizadas:

Jet Ski

Jet Ski es una marca de motos acuáticas que se refiere a personal watercraft o PWC por sus siglas en inglés. Esta embarcación fue fabricada por Kawasaki Heavy Industries. Pero el nombre que le dio su origen sin embargo, se ha generalizado y se le conoce para cualquier tipo de moto acuática. Jet ski puede referirse también he a las versiones de PWCs con brazo giratorio, conocido como "stand-ups". Jet ski incluyó el término stand-ups, en 1973, Kawasaki fue el responsable de una producción limitada de stand-up como modelos diseñado por el reconocido inventor de las motos acuáticas, Clayton Jacobsen II.



Fuente: <http://img.nauticexpo.com>

Yola

La yola es una pequeña embarcación, a menudo usada por pescadores, de construcción simple. Su construcción consiste en un casco alargado, provisto de tablas que realizan la función de asientos para la tripulación. Su diseño de una sola cubierta no equipa techo y es propulsada por remos o motores fuera de borda.



Fuente: <http://www.denauticos.net>

Yate

Un yate conocido por el termino ingles Yacht, es una embarcación de recreo.

Se define como embarcación de recreo a toda aquella de cualquier tipo, independiente de su medio de propulsión, cuyo casco sostenga una eslora que comprenda entre 2,5 y 24 metros, medida según los criterios fijados en las normas armonizadas aplicables y proyectada para fines deportivos o de ocio, y las embarcaciones diseñadas con fines de entrenamiento para la navegación de recreo.



Fuente: <http://contraincendios.files.wordpress.com>

Según su propulsión puede ser:

- A motor, con uno o varios motores que pueden ser fueraborda o integrados en el casco de la nave.
- A vela.

Según su tipo de casco pueden ser monocasco o multicasco, como los catamaranes o los trimaranes.

5.4 Competitividad de Montecristi en el Turismo Náutico y de Cruceros

La competitividad de los destinos turísticos puede definirse como “la capacidad de un destino para crear e integrar productos con valor añadido que permitan sostener los recursos locales y conservar su posición de mercado respecto a sus competidores (Hassan, 2000).

La tendencia mundial hacia la globalización incrementa la presión sobre las economías para volverse más competitivas sin importar a que sector económico se inclinen. El punto clave es atraer inversión, pues de esto depende el nivel y el ritmo de crecimiento económico. El gobierno dominicano debe atender la importante tarea de apoyar la industria turística en el país, y básicamente el Turismo Náutico que está tomando gran auge, considerando el potencial con que se cuenta. Una buena forma de hacerlo es actuar en concordancia para demostrar que República Dominicana, y en este caso especialmente Montecristi, cuenta con recursos humanos confiables, infraestructura adecuada, y sobre todo un gobierno amistoso y estable. Solo así se puede atraer inversión para desarrollar el Turismo Náutico en Montecristi.

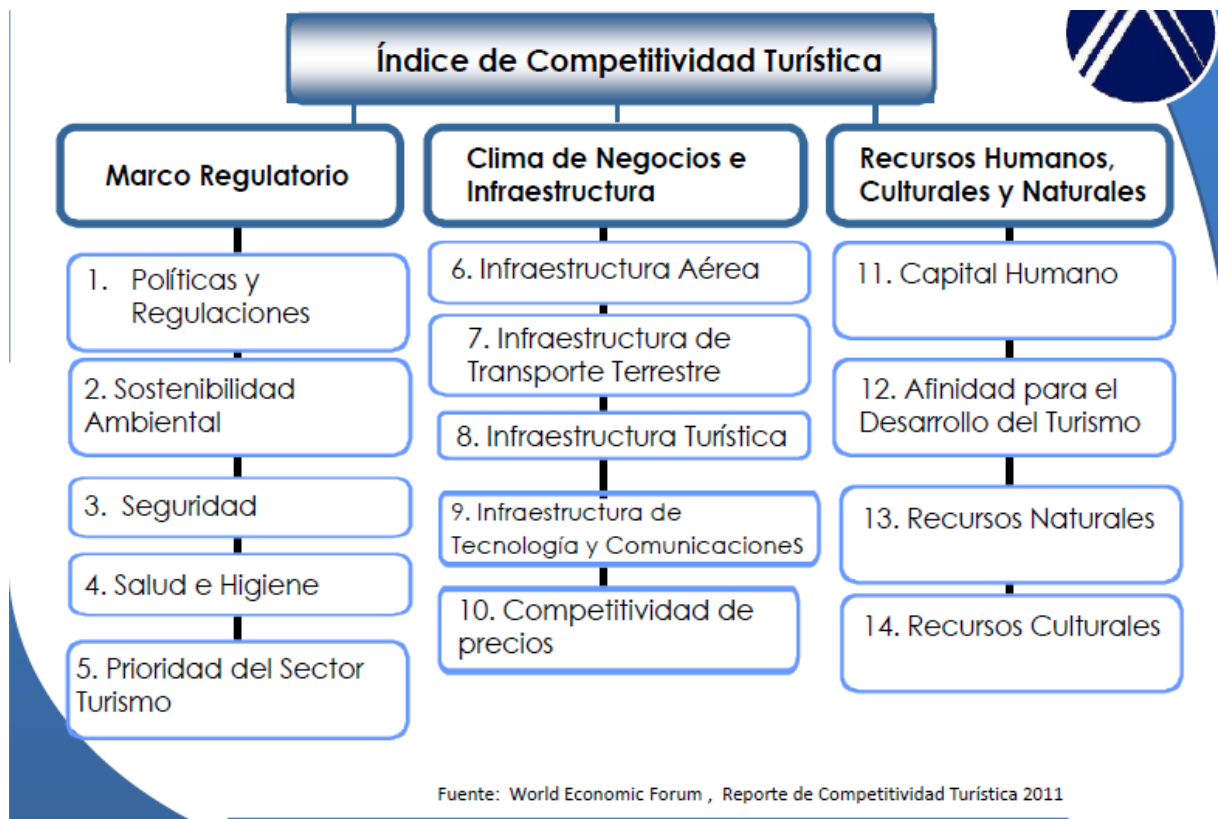
El desarrollo de la actividad turística impacta significativamente en el desarrollo económico de cualquier país y por lo tanto optimiza el nivel de vida de sus habitantes. Por esta razón, analizar los factores y políticas que tienen participación en la competitividad turística ofrece información y comparaciones provechosas para la toma de decisiones de negocios e inversión. Igualmente ofrece información adicional para que los gobiernos puedan mejorar el ambiente y marco regulatorio del sector turístico.

En el caso de República Dominicana, específicamente de la provincia de Montecristi, dicho análisis hace posible identificar los problemas de competitividad del turismo en el

país. Cuando los resultados acentúan las debilidades de la zona, estos deben ser el punto de partida para actuar.

Según el Foro Económico Mundial, para medir la Competitividad Turística de un destino es necesario analizar y actuar sobre las variables que se presentan en el siguiente gráfico, y es desde donde debe partir Montecristi para su desarrollo en el Turismo Náutico.

Las 14 variables del siguiente reporte se subdividen en tres pilares: 1) MARCO REGULATORIO: Este abarca aquellos elementos generalmente bajo el ámbito de actuación de los poderes públicos (Normativa y regulación, sostenibilidad medioambiental, seguridad ciudadana, sanidad, higiene y prioridad del sector turismo). 2) INFRAESTRUCTURAS Y ENTORNO SECTORIAL: Este pilar contiene aquellos elementos relacionados con el entorno y ámbito de la industria del sector turístico en sí mismo, así como el nivel de infraestructuras (aéreas, terrestres, turísticas y competitividad-precio). 3) RECURSOS HUMANOS, CULTURALES Y NATURALES: Este último valora la dotación de recursos humanos y culturales con la que cada país está dotado (Recursos humanos y culturales, afinidad por el turismo, recursos naturales y culturales).



5.4.1 Índice de Competitividad en Viajes y Turismo²⁹

El Índice de Competitividad en Viajes y Turismo (Inglés: *Travel and Tourism Competitiveness Index*, siglas TTCI), traducido también como Índice de Competitividad Turístico, fue desarrollado y publicado por primera vez en 2007 por el Foro Económico Mundial (FEM). El informe del TTCI de 2007 cubrió 124 países. El informe de 2008 aumentó para 130 el número de países evaluados, 133 países en 2009, y 139 países en 2011. El índice es una medida de los factores que hacen atractivo realizar inversiones o desarrollar negocios en el sector de viajes y turismo de un país específico, en consecuencia,

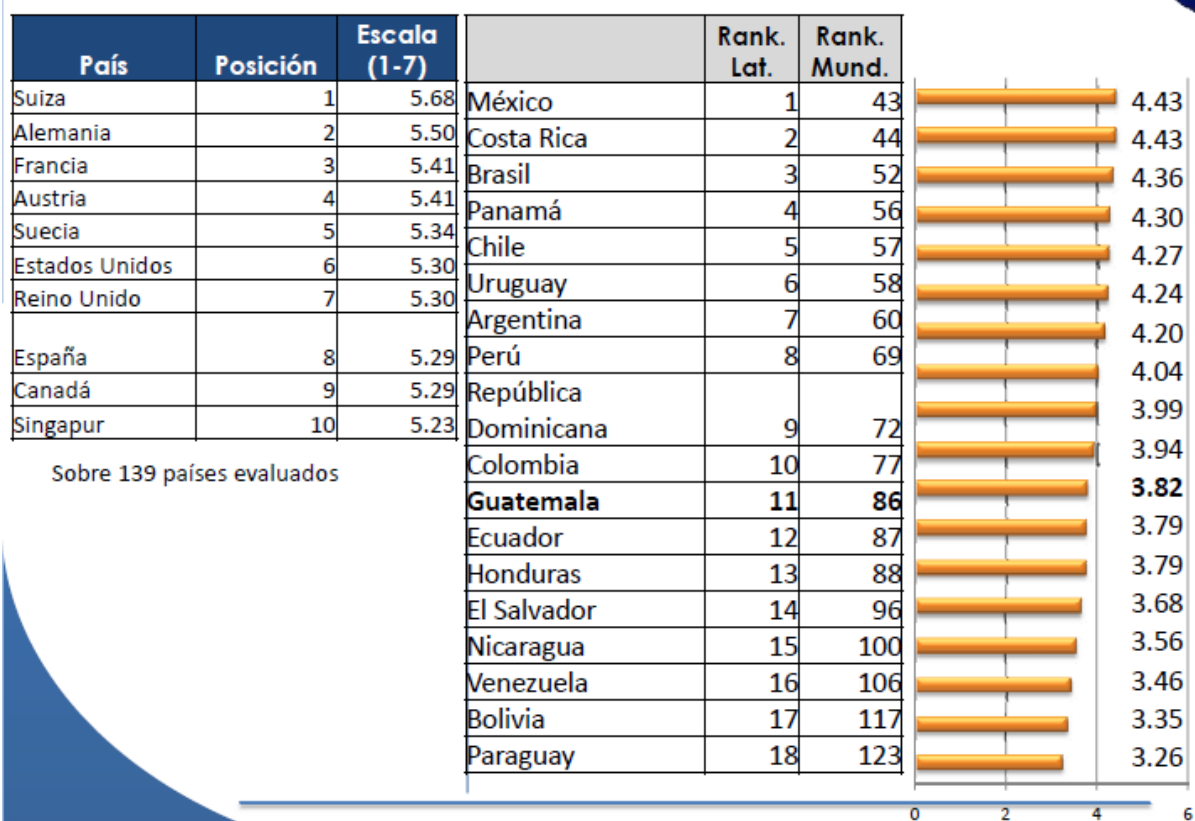
²⁹ http://es.wikipedia.org/wiki/%C3%8Dndice_de_Competitividad_en_Viajes_y_Turismo

no se debe confundir este índice como una medida de lo atractivo del país como destino turístico.

En el informe anual se clasifican los países seleccionados de acuerdo con el Índice de Competitividad en Viajes y Turismo (TTCI), con una calificación de 1 a 6, la cual refleja el desempeño de cada país para cada subíndice específico. La nota 6 es la máxima calificación posible. El índice general se compone de tres sub-índices principales: (1) marco regulador; (2) ambiente de negocios e infraestructura; y (3) recursos humanos, culturales y naturales

En cada informe anual también se incluye un perfil específico para cada país evaluado, denominado Perfil de País, que incluye las calificaciones individuales recibidas en cada variable utilizada para calcular su TTCI. El perfil es complementado con información clave sobre los indicadores económicos del país según las estadísticas del Banco Mundial, y con indicadores provenientes del Consejo Mundial de Viajes y Turismo (Inglés: World Travel and Tourism Council).

Primeras posiciones en el Mundo y Latinoamérica



Fuente: World Economic Forum , Reporte de Competitividad Turística 2011

Como se muestra en el cuadro anterior sobre Competitividad Turística, República Dominicana se posiciona en el puesto nueve en el ranking latino y en el puesto 72 en el ranking mundial. Esto evidencia que el país necesita mejorar su competitividad y la de sus destinos.

Índice de Competitividad Turística República Dominicana	Ranking	Promedio
I. Marco Regulatorio para el Sector Turístico	54	4.64
1 Políticas y Regulaciones	47	4.57
2 Sostenibilidad Ambiental	108	3.93
3 Seguridad	89	4.57
4 Salud e Higiene	65	4.52
5 Prioridad del Sector Turismo	14	5.59
II. Clima de Negocios e Infraestructura	63	3.61
6 Infraestructura aérea	46	3.54
7 Infraestructura de transporte terrestre	80	3.33
8 Infraestructura Turística	45	4.23
9 Infraestructura de tecnología y comunicaciones	75	2.44
10 Competitividad de precios en el sector	76	4.49
III. Recursos Humanos, Culturales y Naturales	67	3.89
11. Capital Humano	86	4.79
a. Educación y capacitación		
b. Disponibilidad de mano de obra calificada		
12. Afinidad para el desarrollo del turismo	15	5.69
13. Recursos Naturales	50	3.5
14. Recursos Culturales	102	1.6

Fuente: Foro Económico Mundial (World Economic Forum, WEF). (2008). The Travel & Tourism Competitiveness Report. Ginebra: WEF.

Para la valoración de los índices de comparaciones en esta tabla se analizaron las siguientes variables Marco Regulatorio, Clima de Negocios e Infraestructura, Recursos Humanos, Culturales y Naturales en torno a 130 países en el 2008. Pero para este análisis fijo se tomó como referencia la República Dominicana para demostrar la preparación competitiva para los sectores mencionados. Y la calificación como país comercializador del Servicio y la Hospitalidad.

5.4.2 Perspectivas de desarrollo.

Como ya se ha dicho durante el desarrollo de esta investigación, la provincia de Montecristi posee atractivos naturales, culturales, históricos, etc. para desarrollar el turismo, especialmente el Turismo de Cruceros y Marina Deportiva. Sin embargo, antes de incursionar en cualquier tipo de turismo, es necesario que Montecristi se desarrolle como lugar.

En su libro “Marketing Internacional de Lugares y Destinos”, Philip Kotler plantea cuatro enfoques básicos para desarrollar un lugar:

- **Desarrollo de servicios comunitarios.**

Este enfoque busca crear un ambiente de alta calidad, tanto para los ciudadanos actuales, como para los ciudadanos potenciales (compradores externos del lugar) y apoya la construcción de buenos centros educativos, adecuadas instalaciones de salud, una burocracia accesible, entre otros factores. En este sentido, Montecristi debe contar con escuelas primarias y secundarias de calidad, además de extensiones universitarias y centros de estudios técnicos que incluyan en sus programas menciones o especialidades sobre turismo; centros médicos bien equipados con equipos y profesionales de la salud; precisión, regularidad, exactitud y eficiencia en las leyes y regulaciones públicas.

- **Rediseño y planeación urbanos.**

Con este enfoque se pretende lograr el mejoramiento de las cualidades de diseño de un lugar: su arquitectura, espacios abiertos, áreas peatonales, limpieza, trazado de las calles, uso de tierra, calidad ambiental y soluciones de transportación. Por esta razón es necesario que en Montecristi se lleve a cabo un proyecto de restauración, principalmente, de las Casa Victorianas ya que son un legado histórico de la provincia; mejoramiento y mantenimiento de los parques, el malecón, el Morro y bulevares; asfaltado, trazado, iluminación y señalización de las calles y sectores de la provincia; cuidado y vigilancia de las áreas protegidas; establecimiento y organización de una flotilla de vehículos para el traslado de personas dentro de la ciudad de Montecristi y Manzanillo, autobuses para el transporte interprovincial y establecimiento de compañías de autobuses que comuniquen la provincia con el resto del país; limpieza general de la provincia por parte del Ayuntamiento correspondiente. Todo esto agrega valor a los atractivos de Montecristi como Destino.

- **Desarrollo económico**

En este punto los profesionales de desarrollo económico de la nación, con la asistencia de instituciones crediticias multilaterales, como el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo realizan un análisis FODA y luego definen varios proyectos.

Según Kotler existen tres formas de organizar las actividades de desarrollo económico:

1. Modelo interno, en el que todas las decisiones son tomadas por políticos líderes y funcionarios públicos (o sea que todo está bajo control público).

2. Modelo mixto, donde la responsabilidad y la carga financiera es compartida entre el sector público y el privado.
3. Modelo de subcontratación (outsourcing), en el que las acciones son adquiridas por varios participantes locales. Otro modelo de outsourcing consiste en comprar todos los servicios de marketing de una compañía consultora específica.

- **Planeación estratégica de mercado**

A través del proceso de planeación estratégica, los lugares (en este caso la provincia de Montecristi) pueden desarrollar una propuesta de venta única.

Este proceso se desarrolla en cinco etapas que responden las siguientes preguntas:

1. Auditoría del lugar. ¿Cuál es el estado de la comunidad y cómo se le compara con lugares en situaciones similares? ¿Cuáles son las principales fortalezas y debilidades, oportunidades y amenazas de la comunidad?
2. Visión y metas. ¿Cómo quieren los empresarios y residentes que sea la comunidad?
3. Formulación de estrategia. ¿Qué estrategias amplias ayudarán a la comunidad a alcanzar sus metas?
4. Plan de acción. ¿Qué acciones específicas debe emprender la comunidad para llevar a cabo sus estrategias?
5. Ejecución y control. ¿Qué debe hacer la comunidad para asegurar una ejecución exitosa?

5.4.3 Análisis FODA para el Turismo de Cruceros y Marina en Montecristi.

Fortalezas

- 1- Ubicación geográfica privilegiada por su cercanía con los más importantes y frecuentemente visitados Puertos Turísticos y Marinas Deportivas del Caribe.
- 2- Recursos naturales atractivos para el turismo (el Morro, Los Cayos Siete Hermanos, entre otros).
- 3- Isla Cabra posee las características necesarias para ser habilitada como Marina Deportiva.
- 4- El Puerto de Manzanillo tiene un calado natural de 10.5 Mts. que posibilita la construcción de un muelle y terminal turística para el recibimientos de cruceros
- 5- Importantes plantaciones de productos agrícolas además de empresas productoras de sal que podrían suplir a los cruceros.
- 6- Existencia del Club Náutico de Montecristi, que complementaría los servicios ofrecidos en Isla Cabra (si se habilitara como Marina Deportiva).

Oportunidades

- 1- Gran auge del Turismo de Cruceros.
- 2- Preferencia, por parte de los turistas de cruceros, de visitar el Caribe durante sus vacaciones.
- 3- Construcción de una terminal turística en el Puerto de Manzanillo para la llegada de cruceros.

- 4- Lograr acuerdos con las Líneas de Cruceros que realizan sus itinerarios por el Caribe, especialmente al Norte de República Dominicana, para incluir a Montecristi dentro de los Destinos Turísticos a visitar.
- 5- Debilitamiento de Puerto Plata como destino de cruceros turísticos.
- 6- Habilitar una Marina Deportiva en Isla Cabra.
- 7- Organización de Regatas y Torneos de Pesca para atraer la atención, de propietarios de embarcaciones nacionales e internacionales, hacia Montecristi como destino de Marina Deportiva.
- 8- Generar más divisas para la provincia de Montecristi.
- 9- Aumentar el flujo de turistas en la zona.
- 10- Desarrollo de la oferta turística de Montecristi.
- 11- Incentivar y promover el Turismo de Cruceros y Marina Deportiva, tanto en Montecristi como en República Dominicana.
- 12- Generar más ingresos fiscales por turismo en República Dominicana.
- 13- Atraer inversión extranjera hacia Montecristi.
- 14- Creación de más empleos directos e indirectos.

Debilidades

- 1- Carreteras en mal estado.
- 2- Falta de hoteles que cuenten con los estándares internacionales y con la capacidad necesaria para recibir grandes cantidades de turistas.
- 3- Falta mano de obra capacitada en materia de Turismo Náutico.

- 4- Falta de infraestructura para proveer los servicios turísticos necesarios (salud, recreación, alimentos y bebidas, seguridad, etc.)
- 5- Mal estado del Club Náutico de Montecristi.
- 6- Falta de una Marina que esté habilitada para recibir grandes cantidades de embarcaciones.
- 7- Ausencia de una terminal turística en el Puerto de Manzanillo.
- 8- Inversión extranjera inexistente.
- 9- Poco interés de parte de los sectores público y privado por el desarrollo del turismo en Montecristi.
- 10- Inexistencia de promoción y publicidad para el turismo en Montecristi.
- 11- Falta de empresas dedicadas al turismo (Agencia de Viajes, Tour Operadoras, etc.) en Montecristi.

Amenazas.

- 1- Desastres naturales (huracanes, inundaciones, etc.).
- 2- Aumento del Turismo de Cruceros en Puerto Plata.
- 3- Construcción de una Marina Deportiva en Puerto Plata.

CAPÍTULO VI.-

**IMPACTO DEL TURISMO DE CRUCEROS Y
MARINA DEPORTIVA EN LA PROVINCIA DE
MONTECRISTI**

6.1 Ventajas y Desventajas

Todo Destino Turístico posee características que lo fortalecen o debilitan frente al plano económico, social, cultural, político, etc. que se deben preservar.

Ventajas.

- La provincia de Montecristi posee una ubicación en el litoral noroeste de la República Dominicana, limitando con el Océano Atlántico, lo que le ofrece la facilidad de entrada a su territorio de buques y embarcaciones deportivas.
- Posee una profundidad en sus costas de unos 6 metros en la Bahía de Montecristi, Bahía de Icaquitos 10 metros, en el Parque Nacional de Montecristi varía de unos 6, 10 y 20 metros; esto permitiría el atraque de embarcaciones.
- Isla Cabras posee un calado de 6 metros, es decir, una profundidad apta para el atraque de barcos, embarque y desembarque de tripulantes en embarcaciones deportivas.
- La provincia de Montecristi está ubicada en las cercanías de las Islas Bahamas, Miami, Islas Turcos y Caicos y la península de Labadee ubicada en la costa norte de Haití (cedida en alquiler a Royal Caribbean por el gobierno haitiano). Estos destinos son frecuentemente visitados por las más importantes líneas de cruceros que operan en el Caribe.
- El clima de la provincia (temperatura promedio de 26.5 °C) es propicio para aquellos turistas que, buscando escapar del clima frío de sus lugares de residencia, eligen destinos con climas más cálidos para pasar sus vacaciones. Así mismo, la incidencia de huracanes y tormentas tropicales es muy baja, lo que posibilita el desarrollo del Turismo Náutico en Montecristi.

- Otro punto positivo es el hecho de que los dominicanos poseen una idiosincrasia que resulta atrayente para la mayoría de los turistas que visitan la isla.
- La historia registra el Manifiesto de Montecristi donde se expusieron las ideas de José Martí para organizar la guerra de independencia cubana de 1895, este fue firmado por José Martí y Máximo Gómez en su casa lo que en la actualidad se utiliza como museo.

Desventajas

- La provincia de Montecristi no cuenta con Recursos económicos que le ayuden a desarrollarse como Destino Turístico.
- El municipio de Manzanillo no tiene vías de acceso en buen estado, lo cual dificulta el desplazamiento de los turistas a esta zona.
- La provincia no posee una oferta turística que capte la atención del mercado receptor a nivel internacional.
- No existe un Puerto Turístico habilitado para el atraque de cruceros turísticos.
- Falta de promoción por parte del Ministerio de Turismo que posicione Montecristi no solo como oferta de Turismo cultural y ecológico sino también como Turismo de Cruceros y Turismo Náutico.
- El Club Náutico de Montecristi no posee la infraestructura necesaria ni reúne las condiciones para servir de atracadero como Marina Deportiva.

Mediante el análisis de los datos estadísticos procedentes del Banco Central de la República Dominicana, cuya fuente ha sido la Autoridad Portuaria Dominicana y la Asociación Nacional de Hoteles y Restaurantes (ASONAHORES), sobre el Número de Pasajeros Llegados al País por Puertos y los Indicadores de Hoteles, Bares y Restaurantes del periodo 2000-2010, se ha proyectado, como se muestran en el siguiente cuadro, un estimado del impacto del Turismo de Cruceros en la provincia de Montecristi.

PROYECCION DEL IMPACTO DEL TURISMO DE CRUCEROS EN MONTECRISTI 2015-2020							
AÑOS	LLEGADA DE CRUCEROS	NUMERO DE PASAJEROS	HABITACIONES	ESTADIA PROMEDIO	GASTO DIARIO PROMEDIO (US\$)	INGRESOS POR TURISMO (US\$)	EMPLEOS GENERADOS POR LA ACTIVIDAD
2015	20	9,345	5,000	9	115.00	9,672,075.00	20,300
2016	30	14,017	6,000	9	115.00	14,507,595.00	23,100
2017	40	18,690	7,000	9	115.00	19,344,150.00	26,900
2018	50	23,362	8,000	9	115.00	24,179,670.00	32,200
2019	60	28,034	9,000	9	115.00	29,015,190.00	36,200
2020	70	32,707	10,000	9	115.00	33,851,745.00	42,500
Totales	270	126,155		10.3333333	115	149,914,192	181,200

Durante el periodo 2011-2014 se podría promover el Turismo Náutico en Montecristi así como la estimulación a la inversión en infraestructura turística y todos los aspectos a considerar en este sentido, como cimiento para el desarrollo del turismo.

Se proyecta que para el 2015 se podría contar con un mínimo de 5,000 habitaciones para cubrir la capacidad de 9,345 turistas, los cuales llegarán en un total aproximado de 20 cruceros en el año.

Se ha proyectado un aumento promedio anual de un 78% en la llegada de crucero, alcanzando así para el 2020 un total de 70 buques con un aproximado de 37,707 turistas, lo

que podría resultar para República Dominicana un ingreso por turismo de US\$ 33,851,745 logrando así generar 181,200 empleos directos e indirectos.

6.2 Oferta turística de la Provincia de Montecristi para el desarrollo del Turismo de Cruceros y Marina Deportiva

La oferta turística de la provincia de Montecristi debe analizar los siguientes factores para llevar a cabo su ejecución:

Caracterizar las posibilidades de diseño de una Marina Deportiva en Isla Cabras.

Analizar las posibilidades de remodelación del Club Náutico.

Argumentar la remodelación del Puerto de la Bahía de Manzanillo para su habilitación como puerto receptor de cruceros turísticos.

Reparar la carretera del municipio de Manzanillo que conduce al muelle comercial.

Factores a determinar en el desarrollo y ejecución de la oferta turística en San Fernando Montecristi:

Recursos Humanos: Establecer una escuela de capacitación en turismo para los residentes de la zona de Montecristi.

Alojamiento: Diseñar y adecuar los hoteles de la zona según los estándares de calidad internacionales de servicio y hospitalidad.

Restauración: Habilitar centros de expendio de bebidas, según su clasificación, bares, Snack bar, piano bar, entre otras denominaciones.

Así mismo, habilitar restaurantes con especialidad en platos nacionales e internacionales, especialmente gastronomía montecristeña.

Tiendas:

Establecer tiendas de ventas de souvenir propios de la zona y de la cultura dominicana.

Entretenimiento:

Habilitar Centros recreativos y de esparcimiento, tales como Clubes nocturnos, discotecas, Parques temáticos, cuya finalidad sea visitar los atractivos de la provincia, entre otros.

Pequeñas Empresas:

Integrar a la actividad turística las pequeñas empresas de Guías turísticos (Agencia de Viajes), Tour operadores, Terminales de autobuses.

Microempresas para guías de turismo, microempresas de gastronomía, microempresas de artesanía, talleres de artesanía local.

Comunidad y oficinas estatales:

Establecer un Proyecto de Reciclaje de desechos sólidos y Planta de Tratamiento de Aguas Residuales.

Restaurar el Casco antiguo de la provincia de Montecristi.

Equipar los centros de salud de la comunidad.

Rediseñar las oficinas de POLITUR en San Fernando de Montecristi.

Restaurar las oficinas del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Restaurar y ampliar las Oficinas Gubernamentales de San Fernando de Montecristi.

Establecer una Oficina de Turismo.

Factores a determinar en el desarrollo y ejecución de la oferta turística en Pepillo Salcedo (Manzanillo):

Alojamiento:

Diseñar y adecuar los hoteles de la zona según los estándares de calidad internacionales de servicio y hospitalidad.

Restauración:

Habilitar centros de expendio de bebidas, según su clasificación, bares, snack bar, piano bar, entre otras denominaciones.

Así mismo, habilitar restaurantes con especialidad en platos nacionales, especialmente gastronomía montecristeña e internacionales.

Tiendas:

Establecer tiendas de ventas de souvenir propios de la zona y de la cultura dominicana.

Entretenimiento:

Habilitar Centros recreativos tales como Clubes nocturnos, discotecas, Parques temáticos, que cuya finalidad sea visitar los atractivos de la provincia, entre otros.

- **Pequeñas Empresas:**

Integrar a la actividad turística las pequeñas empresas de Guías turísticos (Agencia de Viajes), Tour operadores, Terminales de autobuses.

Microempresas para guías de turismo, microempresas de gastronomía, microempresas de artesanía, talleres de artesanía local.

6.3 Responsabilidad social de las empresas relacionadas con el Turismo de Crucero y Marina Deportiva en República Dominicana

6.3.1 Propuesta de Responsabilidad Social

Las empresas vinculadas con el turismo de cruceros y marinas deportivas, como son, las líneas de cruceros, puertos turísticos, marinas deportivas o comerciales y clubes náuticos (sociales) deben cumplir cierto compromiso con la sociedad y el entorno en el que desarrollan su actividad.

Este compromiso se manifiesta en:

Respeto del Código Ético de Turismo, el cual implica la prohibición de cualquier actividad turística o vinculada a esta que agreda el medio ambiente según el Art 3 y

Artículo 4 respectivamente relacionado con los derechos humanos o a la honorabilidad de las personas.

Responsabilidad en la Protección del Medio Ambiente, de forma que se desarrolle la actividad turística en base de sostenibilidad del medio ambiente, buscando la preservación del entorno, de acuerdo al cumplimiento de la legislación nacional e internacional de Preservación y Conservación del Medio Ambiente.

Compromiso a diseñar un ambiente laboral que proporcione el desarrollo de sus empleados, de forma que puedan alcanzar en su organización un ambiente motivador, competitivo, de crecimiento y desarrollo personal.

6.3.2 Responsabilidad Social de empresas vinculadas al Turismo de Cruceros y Marina Deportiva

Marina Punta Cana Resort & Club. La administración de Punta Cana se ha caracterizado por su respeto a la naturaleza. Trabajando en armonía con la ecología, convirtiéndose en líderes de la educación y preservación ecológica.

Sans Souci Port. Se ha caracterizado por la entrega de útiles deportivos a los atletas de la comunidad de Villa Duarte y la Zona Oriental.

Realización de Donativo de tablero de básquetbol a la liga de baloncesto del Club Los Pinos del Sector la Francia Nueva de Villa Duarte.

Entrega de abanicos a la Escuela Hogar del CONANI Villa Duarte para facilitar la comodidad al recibir docencia.

Royal Caribbean Cruises

Royal Caribbean Cruises Ltd. Cumple con la responsabilidad de protección Del medio ambiente Marino y mantener el bienestar de las personas y los lugares que atienden. Este compromiso lo expresan a través de su Programa Save the Waves “Salvando las Olas” que inició en 1992 incluye la incorporación de un Director de Asuntos Medioambientales en todos los barcos de la flota en 1996, el logro de la certificación según la norma ISO 14001 para su programa de gestión ambiental en 1997; éste se desarrolla como un programa orientado a la gestión de desechos que evolucionó para convertirse en una filosofía de responsabilidad social, protección del medio ambiente y una ciudadanía corporativa comprometida a toda la empresa guiando cada faceta de las operaciones comerciales de Royal Caribbean. Sus objetivos de gestión, se han llevado a cabo con el compromiso de todos sus empleados, desde los que trabajan en las oficinas centrales en Miami hasta los miembros de la tripulación a bordo de cada uno de los barcos de la flota. Royal Caribbean estimula y recompensa la innovación en todos los niveles de la empresa. También reconoce que sus huéspedes son defensores de la conservación de la flora y fauna marina; por eso se esfuerzan en mejorar permanentemente.

El programa Save the Waves “Salvando las Olas” tiene cuatro principios clave:

- Reducir, reutilizar y reciclar: reducir la generación de desechos, reutilizarlos y reciclarlos siempre que sea posible, y eliminar correctamente los desechos restantes.

- Prevenir la contaminación de forma práctica: no debe arrojarse nada por la borda. Absolutamente nada.
- Cumplir con las políticas "Above and Beyond Compliance" (ABC): lo que quiere decir hacer mucho más que lo que exigen las leyes.
- Mejora continua: incentivar y recompensar la innovación.³⁰

6.4 Pautas para la Gestión de Marketing del Turismo de Cruceros y Marina Deportiva en Montecristi

La mayoría de las comunidades y lugares de América Latina y el Caribe buscan de forma diligente acrecentar su participación en la industria turística. Esta actividad genera empleos e ingresos que acreditan el potencial activo de la economía de un destino. Este sector es fuertemente competitivo para captar inversiones, visitantes y residentes.

El clima de competitividad de la última década ha obligado a que los sectores público y privado se esfuercen por competir en el mercado mundial. Un ejemplo de esto es Costa Rica que cuenta con un modelo de administración y organización del marketing turístico (Instituto Costarricense de Turismo) que lo ha convertido en uno de los destinos ecoturísticos más importantes de América Latina y de Caribe.

Es por esto que, el sector público debe priorizar en el desarrollo de la República Dominicana en el Turismo Náutico de Montecristi para captar un nuevo nicho de mercado que fortalezca la economía e imagen de la provincia y del país.

³⁰ <http://www.royalcaribbean.es/ourCompany/environment/saveTheWaves.do>

Se debe enfatizar en proveer de infraestructura y otras facilidades complementarias del servicio que contribuyan al desarrollo del Turismo Náutico, es por esto, que es necesario determinar el tipo de visitante que acudiría a la provincia por tal razón se deben conocer los gustos y necesidades de los turistas, determinar a qué mercados meta se van a dirigir y qué servicios se les ofrecerá a dicho mercados. Esto a su vez estará determinado por el clima, la cultura, las instalaciones del lugar, los recursos naturales, etc.

Para determinar los mercados meta que se desean captar para el desarrollo del Turismo Náutico en Montecristi se debe recopilar información sobre los turistas actuales que practican dicha modalidad del turismo en República Dominicana (por ejemplo: ¿De dónde vienen? ¿Por qué vienen?, características demográficas, Cuánto gastan). Luego es necesario hacer una auditoría de los atractivos de Montecristi. Partiendo de los datos arrojados en dicha auditoría se puede establecer los tipos de turistas que estarían interesados en visitar la provincia.

6.5 Promoción y Publicidad

Oportunidad de promoción

Montecristi busca mediante la promoción vincularse dentro del Turismo de Cruceros y Turismo Náutico en el Caribe y el Mundo. Mediante campañas publicitarias compuestas de lanzamiento de los Atractivos de la provincia en canales nacionales e internacionales; prensa escrita y on line, cuñas de radio, entre otros. Los Torneos deportivos serían parte de la promoción de la marca país relacionados con la recreación, el entretenimiento y los servicios, a los visitantes y aficionados de los deportes de Embarcaciones Recreativas y a

los amantes de la historia y la cultura que permitan posicionar en su mente la campaña de Montecristi, y al mismo tiempo generar una mayor inversión.

El propósito de la Promoción Montecristi como Destino de Cruceros y Marina Deportiva de la República Dominicana es convertir la provincia de Montecristi en Port Of Call "Puerto de Escala" de las Líneas de Cruceros que visitan el Caribe, como son, Royal Caribbean, Carnival Cruise Line, Costa Cruise Line, Norwegian Cruise Line, Princess Cruises, etc.

Organización de la provincia de Montecristi en la Promoción

Para promover la Provincia de Montecristi como Destino de Cruceros Turísticos y Marina Deportiva es necesario contar con profesionales capacitados en el área para obtener los resultados esperados.

Lo primordial es informar a nivel nacional (mediante conferencias, convenciones, información escrita, etc.) lo que se quiere implementar en el destino, en este caso Montecristi, para de ese modo crear en la mente de las personas una idea de desarrollo. En ese mismo orden se debe informar al mercado internacional por los medios publicitarios más eficaces.

Se contactarán agencias de viaje especializadas en Cruceros, Líneas de Cruceros que operan en el área del Caribe, las Marinas Deportivas más importantes de la zona, además de ofrecer servicios más especializados para los diferentes tipos de mercado. Esto incluiría una Marina Deportiva en Isla Cabra, un Puerto Turístico en Manzanillo, infraestructuras de alojamiento que cuenten con los estándares internacionales, etc.

Se realizarán ferias a invitar compañías especializadas a participar, como las mencionadas en el párrafo anterior, por medio de intercambio, que consten de cubrir sus gastos de alojamiento, gastos de exhibición u otros servicios que demanden. Para dichas ferias se atraerán empresas turísticas/náuticas para cultivar relaciones con las mismas y conseguir inversionistas para los proyectos nuevos que se planifiquen para el progreso de Montecristi.

La capacitación y la asesoría se han convertido en partes esenciales dentro de la promoción. Esto se llevará a cabo organizando conferencias, talleres y seminarios al trabajar con las empresas turísticas existentes, especialmente las que están orientadas al Turismo Náutico.

El departamento de Promoción del Ministerio de Turismo participará de forma activa en ferias turísticas para comercializar Montecristi como Destino de Cruceros y Marinas Deportivas, creando artículos promocionales de la provincia, como Flyers, Carpetas, Botones, T-shirts, entre otros.

Audiencia Meta

El público al que va dirigido la promoción “Montecristi como destino de Cruceros y Marina Deportiva” oscila en la clase media, media-alta con un rango de edades entre 8 a 60 años.

Objetivos promocionales

- Satisfacer la demanda de los clientes potenciales del Turismo Náutico y posibles clientes futuros.

- Incrementar la imagen de la República Dominicana a Destino de Cruceros en Montecristi y de Turismo Náutico en el Caribe.
- Incentivar al mercado interno de la República Dominicana a conocer los atractivos de la Provincia de Montecristi.
- Proporcionar un servicio sobresaliente, satisfaciendo las necesidades del turista.
- Adaptar a Montecristi a los cambios que ocurran en el Sector Turístico, innovando y desarrollando nuevas estrategias para captar otros mercados potenciales.

Estrategias Promocionales

La campaña publicitaria estará compuesta por un comercial emitido en canales nacionales e internacionales, municipales; cuñas de radio de emisión nacional, prensa escrita nacional y las

Principales revistas del país que se especialicen en el sector.

Mezcla promocional

Se utilizará la comunicación persuasiva como medios de promoción (Mails masivos sobre la promoción, Tv, radio, internet, entre otros con el fin de comunicar de manera efectiva el mensaje y conseguir la reacción que se estima del público.

Publicidad

Mediante la publicidad se construirá la imagen de Montecristi como Destino de Cruceros y Turismo Náutico a largo plazo, como también originar ventas rápidas. Así mismo, gracias a esta herramienta se busca llegar a la mayor cantidad de turistas e inversionistas en toda la región e incluso el mundo.

Lanzar una canción interpretada por artistas nacionales como Juan Luis Guerra, Fernando Villalona, Milly Quezada, Ruby Pérez, Héctor Acosta, entre otros, que logren impulsar este destino como punto estratégico de visita de cruceros en el Caribe.

Los medios publicitarios más útil son:

Televisión

Es el más efectivo pues puede transmitir la apariencia y los sonidos del lugar, lo que puede originar en el televidente el deseo de visitarlo. Se creará un video oficial de la Provincia de Montecristi donde intervendrán los artistas mencionados y la comunidad de Montecristi.

Internet

Este medio publicitario se ha introducido en los medios más globalizados que permite acortar las fronteras pudiendo comunicar en cuestión de segundos. Este permite establecer comunicación con los turistas y posibles inversionistas. Se transmitirá el video musical de la campaña publicitaria en Página oficial del Ministerio de Turismo y redes sociales como Facebook y Twitter.

Revistas

Los anuncios en revistas de Turismo Náutico y Cruceros fortalece la credibilidad de los turistas hacia el destino. En este medio es posible publicar información general de la Provincia y de los Servicios de la Marina Deportiva y el Club Náutico de Montecristi.

CONCLUSIONES

- Es factible desarrollar Montecristi como Destino de Cruceros y Turismo Náutico para potencializar los atractivos de la provincia y fortalecer la Marca País de la República Dominicana.
- En la provincia de Montecristi se debe innovar y actualizar los bienes y servicios que ofrece para satisfacer las necesidades de los clientes e inversionistas.
- Se debe crear una imagen positiva y creíble de Montecristi que sea capaz de captar y cautivar al público, además posicionarla en la mente de los visitantes, inversionistas y residentes.
- Se debe fortalecer las Relaciones Públicas de Montecristi, cuidando las necesidades de los turistas y afinidad del destino para con éste.
- El logo-símbolo de la campaña de promoción de la República Dominicana como Destino de Cruceros y Marina Deportiva en Montecristi debe causar gran impacto y comunicar de forma concreta el mensaje.
- En Montecristi se deben efectuar proyectos especiales que sustenten el lanzamiento de la Campaña publicitaria, como la participación en eventos y la Feria Internacional de Turismo de México FITA y FISTUR (Feria Internacional de Productos y Servicios para Gastronomía, Hostelería y Turismo), entre otras.

RECOMENDACIONES

La República Dominicana debe priorizar en el diseño de una Estrategia de Marca País (EMP) para las cuales se pueden citar varias estrategias como son:

5. Diseñar una campaña de concientización a los dominicanos sobre el Implemento de la Marca país, el concepto, los beneficios para la imagen del país y reconocimiento internacional.
6. Desarrollar programas en las escuelas, universidades de todos los estratos sociales a modo de presentarles la propuesta con el fin de lograr la competitividad del país en los mercados internacionales.
7. Participar en Ferias Internacionales para la Promoción e incentivo de la Marca País.
8. Reunir un consejo asesor bajo el apoyo de los sectores públicos y privados de la República como son la Asociación Dominicana de Propiedad Intelectual (ADOPI), la Fundación Global Democracia y Desarrollo (FUNGLODE), el Consejo Nacional de Competitividad (CNC) y el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana CEI-RD.
9. Reforzar los signos distintivos y marcas comerciales de la República Dominicana en el exterior como (el turismo, ecoturismo, la industria, la agricultura, el servicio y hospitalidad, el merengue, la bachata, el béisbol, entre otros.
10. Posicionar la República Dominicana como un punto estratégico de inversión en la mente de los consumidores e inversionistas para desarrollar diferentes proyectos en sectores vitales para el desarrollo, tales como el sector turístico, inmobiliario, la comunicación y la minería.

11. Involucrar las Empresas comerciales y de servicio a utilizar la Marca País en la comercialización de sus productos y servicios.
12. Presentar cada cierto tiempo los logros y alcances de la Marca país a nivel internacional.
13. Visualizar el Turismo de Cruceros y Turismo Náutico como un generador de ingresos para la República Dominicana y enfocarlos en el desarrollo de las zonas costeras del país, destacando el caso de la Provincia de Montecristi.
14. Diseñar una propuesta para el mercado receptor que involucre Montecristi como destino de Turismo Náutico en la República Dominicana.
15. Establecer legislación que regule las actividades referentes al Turismo Náutico.
16. Caracterizar la Propuesta de un Plan de Desarrollo Integral de la Provincia de Montecristi que integre la gobernación del lugar, es decir, síndicos, diputados, regidores; además, cada uno de los municipios, Ministerio de turismo, Medio Ambiente y Recursos Naturales.
17. Motivar e integrar la comunidad Montecristeña a desarrollar productos y servicios que representan la " identidad liniera".
18. Integración y formación de la comunidad en conocimientos básicos de la actividad turística, generalidades de la provincia de Montecristi, historia, cultura, atractivos turísticos, economía, entre otros.
19. Argumentar las posibilidades de un Programa de Financiamiento a Pequeñas empresas (PROMIPYME)
20. Desarrollar Talleres de Artesanía expuestos por la comunidad Montecristeña de enseñanza a los turistas.

21. Caracterizar las posibilidades de implementar cursos y talleres para servicios turísticos impartidos por el Instituto de Formación al Técnico Profesional (INFOTEP).
22. Desarrollar un Programa de Financiamiento a los Agricultores mediante el apoyo del Banco Agrícola de la República Dominicana.
23. Diseñar un plan de desarrollo medioambiental orientado a la preservación de las Áreas Protegidas del lugar. En el cual las actividades que se efectúen no atenten contra éstas.
24. Crear las condiciones que permitan servicios turísticos de calidad; atractivos, protocolo en el servicio, infraestructura básica, infraestructura, accesibilidad, facilidad, señalizaciones, entre otros.
25. Argumentar las posibilidades de diseño de Terminales de Autobuses en Manzanillo y Montecristi.
26. Promover a nivel nacional e internacional los Torneos Deportivos de vela y pesca en la provincia de Montecristi.
27. Caracterizar las posibilidades de diseño de una Marina Deportiva en Isla Cabras.
28. Analizar las posibilidades de remodelación del Club Náutico de Montecristi.
29. Argumentar la remodelación del Puerto de la Bahía de Manzanillo para su habilitación como puerto receptor de cruceros turísticos.
30. Argumentar la reparación de la carretera del municipio de Manzanillo que conduce al muelle comercial al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.
31. Plantear un proyecto de Restauración de las viviendas Victorianas de Montecristi.

32. Plantear el diseño de una Planta de tratamiento de Aguas residuales y de Reciclaje de Basuras para la provincia de Montecristi y sus municipios.
33. Argumentar las posibilidades de un Plan de Reparación de las viviendas de personas de escasos recursos económicos de la provincia.

BIBLIOGRAFÍA

Textos

- Ander-Egg, Ezequiel. (1982). Técnicas de Investigación Social. 19ª edición. París, Francia: Editorial Humanitas.
- Banco Mundial. (2009). Competitividad en Costa Rica. Costa Rica: Banco Mundial
- Batista, Almánzar. (2008). Análisis y Perspectiva de Desarrollo de Turismo de Cruceros. Santo Domingo, República Dominicana: Universidad APEC.
- Bavestrello, Andrea. (2008, Febrero). La eterna lucha: toros versus civiles. La celebración de la ciudad del Morro se reparte por el pueblo costero durante el Mes de la Patria. Carnavales 2008 (VI) Montecristi. Santo Domingo, República Dominicana: Periódico Diario Libre.
- Chías, Joseph. (2004). El negocio de la felicidad: Desarrollo y marketing turístico de países, regiones y lugares. Madrid, España: Prentice Hall-Financial Times.
- CONAU. (1999). Montecristi: Lineamientos de Políticas de Desarrollo Urbano. Santo Domingo: Consejo Nacional de Asuntos Urbanos.
- Corporán, María. (2001). Creación y desarrollo turístico de las Áreas Protegidas, Caso: Polo Turístico Montecristi, Pepillo Salcedo. Santo Domingo, República Dominicana: UASD.
- CLIA. (2008). Market Profile Study. Estados Unidos: CLIA.

- De la Cruz, Oliver. Terrero, Sheyla. Bonilla, Juan. (2010). Viabilidad para el desarrollo sostenible del Turismo de Cruceros en República Dominicana. Santo Domingo, República Dominicana. UNAPEC.
- Florida Caribbean Cruise Association. (2010). Cruise Industry Overview. Miami: Florida Caribbean Cruise Association.
- Foro Económico Mundial (World Economic Forum, WEF). (2008). The Travel & Tourism Competitiveness Report. Ginebra: WEF.
- Fundación para el Desarrollo de Guatemala (FUNDESA). (2011). Informe Mundial de Competitividad Turística. Guatemala: FUNDESA.
- Grullón, Rojas. Esperanza, Lucia. Beltré, Plasencia. Denisses, Jacqueline. (2005). Análisis Mercadológico del auge del turismo de cruceros en la República Dominicana en el Período 2001-2004. Santo Domingo, República Dominicana: Universidad APEC.
- Guzmán de Jesús, Zoraida. (1992). Marina Deportiva. Universidad Autónoma de Santo Domingo. Santo Domingo, República Dominicana.
- Herrera, Alejandro. (1997). Arquitectura y Turismo Ecológico: Resorts eco turístico Cayo Cabras, Monte Cristi. Santo Domingo, República Dominicana. UNIBE.
- Kotler, Philip. Gertner, David. Rein, Irving. Haider, Donald. (2007). Marketing internacional de lugares y destinos. México: Pearson Prentice Hall.

- Marzo, Iván. (2003). Visión del Mañana: Morfología Espacio / Naturaleza. Intervención Puerto Internacional de Cruceros y Embarcaciones turísticas en la romana. Santo Domingo, República Dominicana. UNIBE.
- Melo, Desirée. (1994). Arquitectura de integración al Medio Ambiente y su significado: Club Náutico Puerto Hermoso. Santo Domingo, República Dominicana: Universidad Iberoamericana UNIBE.
- Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales. USAID. (2002). Informe sobre Norma de Gestión Ambiental para las Marinas y Actividades Acuáticas Recreacionales. Santo Domingo: Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales. USAID.
- Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2003). Norma para la Gestión Ambiental de Marinas. Santo Domingo: Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- Ministerio de Turismo. (2006). Guía Costa Norte de República Dominicana. Santo Domingo: Ministerio de Turismo
- Ministerio de Turismo. (2006). Guía Rutas de Montañas y Aguas Interiores de República Dominicana. Santo Domingo: Ministerio de Turismo
- Ministerio de Turismo. (2009). La Industria de cruceros en la República Dominicana: Su potencial de desarrollo e impacto en las comunidades. Santo Domingo, República Dominicana: Ministerio de Turismo.

- Organización Mundial del Turismo. (2008). Turismo de cruceros: Situación actual y tendencias. Madrid, España: 1ª edición. OMT.
- Rosker, Eduardo. Restrepo, Marta. Echevern, Lina. (2008). Caso Académico: Colombia es Pasión, Caso A. Bogotá, Colombia. Universidad del Rosario.
- Santiago, Marlenis. Caraballo, Yanuldys. (2006). Desarrollo integral Municipio de Montecristi: Marina Deportiva y Villas Ecológicas. Santo Domingo, República Dominicana UASD.
- Soto, Carlos. (1986). Guía Metodológica: El Proyecto de Tesis. Santo Domingo, República Dominicana: Editorial CENAPEC.
- Troncoso, Bolívar. Dominicana: Manual de Geografía Turística. Santo Domingo, República Dominicana: Universidad Iberoamericana UNIBE.
- Virgintino, Frank. Guía de Navegación Para la República Dominicana. (4ta Edición). Santo Domingo, República Dominicana.
- Zorob, Yvelisse. (2008). Guía Elaboración de la monografía: Informe final del Curso Monográfico: Universidad APEC. Santo Domingo, República Dominicana.

Legislaciones

- Organización Marítima Internacional. (2002). Código Internacional para la Protección Marítima de los Buques y De Instalaciones Portuarias (P.B.I.P.)
- República Dominicana. Ley 6400, del 18 de agosto del 2000, sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales. Congreso Nacional. Gaceta Oficial 2000.

- República Dominicana. Ley 70 del 17 de diciembre del 197. Creación Autoridad Portuaria Dominicana.
- República Dominicana. Ley 3003 Sobre Policías de Puertos y Costas del 4 de agosto de 1951. Gaceta Oficial no. 7312.
- República Dominicana. Ley 305 del 29 de mayo de 1968 de Caza, Pesca y Conservación de la fauna.

Cartografía

Instituto Geográfico Universitario. Mapa Topográfico General. Escala 1:205,000. UASD.

Internet

<http://www.ambiente.gob.do/cms/>

www.amenaviajes.com

www.apordom.gov.do

www.bancentral.gov.do/

<http://www.capcana.com/site/index.php/en/activity/marina>

<http://www.clubnautico.com.do/index.php?id=2>

www.croisieurope.com

<http://cruiselinehistory.com>

<http://www.cruising.org/>

http://www.diariolibre.com/noticias_det.php?id=211838

<http://www.eclac.org/>

<http://esp.oceanworldmarina.com/>

[http://es.wikipedia.org/wiki/%C3%8Dndice de Competitividad en Viajes y Turismo](http://es.wikipedia.org/wiki/%C3%8Dndice_de_Competitividad_en_Viajes_y_Turismo)

<http://www.f-cca.com/>

<http://www.jmarcano.com/mipais/geografia/mar2.html>

<http://www.inteligencianavaldr.com/website/inteligencia/>

www.logitravel.com

<http://www.luperonmarina.com/index.html>

<http://maps.google.es/>

<http://www.marina.mil.do/>

<http://www.marinacasadecampo.com.do/>

<http://www2.medioambiente.gov.ar/sian/formosa/ley305.htm>

<http://www.migracion.gov.do/>

<http://nautica-rd.com/>

<http://www.nauticterminalromana.com/index.htm>

[www.oas.org/cip/docs/areas.../4...portuaria/35_plataf tecnol.ppt](http://www.oas.org/cip/docs/areas.../4...portuaria/35_plataf_tecnol.ppt)

[http://www.one.gob.do/themes/one/dmdocuments/perfiles/Perfil Montecristi.pdf](http://www.one.gob.do/themes/one/dmdocuments/perfiles/Perfil_Montecristi.pdf)

<http://www.navymar.com>

<http://www.panoramio.com/photo/538648>

<http://phlaw.biz/newsletter/julio-2010/julio-2010.pdf>

<http://www.politur.gov.do/>

http://www.provinciasdominicanas.org/index.php?option=com_content&task=view&id=39

79

<http://www.puntacana.com/es/restaurantes-tiempo-libre/la-marina/servicios-marina>

<http://www.puertobahiasamana.com/>

<http://www.royalcaribbean.es/ourCompany/environment/saveTheWaves.do>

<http://rsta.pucmm.edu.do/biblioteca/bvds/pdfs/Ley%20de%20Medio%20Ambiente.pdf>

http://www.sansouci.com.do/es/turismo/ubicacion_geografica.html

www.simplonpc.co.uk

<http://spanishmarina.actionpotential.org/>

<http://www.windrosenetwork.com/WindRoseNetwork.html>

<http://www.yogonet.com/espanol/ferias-y-expos/cgs-2010/caribbean-gaming-show-cambia-su-sede-2010-al-puerto-sans-souci>

ANEXOS

Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

Enmiendas al anexo del Convenio Solas.

De acuerdo a la resolución No. 1 de la Conferencia se realizaron una serie de enmiendas al Anexo del Convenio *SOLAS*, a saber:

a) Se modificó el capítulo V (Seguridad de la Navegación), específicamente en lo tocante a un nuevo cronograma para el ajuste de los Sistemas de Identificación Automática (*AIS*, por sus siglas en inglés) de aquellos buques, diferentes a buques de pasaje y buques tanque, de arqueo bruto igual o superior a 500 pero menores a 50000.

Además, se dispone que los buques equipados con el *AIS* mantendrán operativo este sistema en todo momento, salvo en los casos en que algún acuerdo internacional provea otra cosa a fin de proteger la información que tal sistema proporcional.

b) El Capítulo XI (Medidas Especiales para incrementar la Seguridad Marítima) ha recibido una nueva denominación como Capítulo XI-1, dentro del cual se han modificado algunos aspectos, entre los que destacan la exigencia de que el número de identificación del buque sea colocado de forma permanente en un lugar visible ubicado en el casco del buque o en la superestructura de este. Adicionalmente, este número de identificación debe colocarse en la parte interna del buque.

Por su parte, en el caso de buques de pasaje tal identificación debe colocarse sobre una superficie horizontal del buque que pueda ser perfectamente visible desde el aire.

Igualmente, se adoptó una nueva regla 5 que exige que a los buques les sea expedido, por parte de la Administración, un Registro Sinóptico Continuo (*CSR*, por sus siglas en inglés) cuyo fin es asegurar la existencia, a bordo, de un registro de la historia de cada buque. A tal fin, el *CSR* debe contener el nombre del buque, el nombre del Estado bajo cuya bandera navega, la fecha en que fue registrado en ese Estado, su número de identificación, el nombre del puerto en el que fue registrado, etc.

c) Se creó un nuevo capítulo que fue numerado como XI-2 y cuyo título es “Medidas Especiales para incrementar la Protección Marítima”, en el cual se estatuye el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (*ISPS*, por sus siglas en inglés), mismo que representa el aspecto más interesante de los cambios introducidos en el Convenio *SOLAS* y al que dedicaremos especial atención a lo largo de este estudio.

El Capítulo XI-2 contiene trece (13) reglas en las que se desarrollan los aspectos fundamentales de la protección marítima, que son de obligatoria observancia y constituyen la base para el desarrollo de las regulaciones que a su vez se encuentran contenidas en el Código *ISPS*.

EL CÓDIGO ISPS

El Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias consta de dos partes, la primera de las cuales denominada Parte A contiene requerimientos de carácter obligatorio en torno a las previsiones del nuevo Capítulo XI-2 del Convenio *SOLAS*; en tanto que la segunda de ellas identificada como Parte B establece algunos lineamientos, a manera de recomendaciones, con relación al mencionado Capítulo XI-2.

Es importante destacar que este Código conjuntamente con las enmiendas al Convenio SOLAS están dirigidas a incrementar la protección marítima según lo señala la regla 2 del Capítulo XI-2 del Convenio y lo reafirma la Parte A del Código las disposiciones, bajo estudio, se aplican a buques de pasaje y de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 así como a las unidades móviles de perforación costa afuera, siempre que todos ellos realicen navegación internacional. También se aplican estas normas a las instalaciones portuarias que atiendan buques que hagan tráfico internacional, lo cual constituye una de los puntos más interesantes de esta novedosa normativa.

Ley 70 que crea APORDOM (Autoridad Portuaria Dominicana).

LA AUTORIDAD PORTUARIA DOMINICANA se crea con la promulgación y publicación de la ley No. 70 del 17 de diciembre de 1970, con carácter autónomo, patrimonio propio e independiente y de duración ilimitada.

El carácter fundamental de la APORDOM radica principalmente en ser una institución de servicios, las funciones de la Autoridad Portuaria Dominicana, entre otras son aquellas que correspondían a la Dirección general de Aduanas, respecto a los servicios de buques y administración de puertos etc.

Son atribuciones de la Autoridad Portuaria:

- Dirigir, administrar, explotar, operar, conservar y mejorar los puertos marítimos de carácter comercial bajo su control y administración, así como los que en el futuro vayan entrando a formar parte de la Autoridad Portuaria Dominicana por disposición Ejecutiva, con absoluto exclusión de los puertos de carácter militar y de las secciones de puertos que tengan ese carácter.

- Controlar y fiscalizar la explotación, operación y mantenimiento de los puertos marítimos de carácter privado, contruidos o explotados por particulares en uso de concesiones o arrendamientos otorgados por el Estado.
- Estudiar, programar y ejecutar la ampliación de los puertos existentes o la construcción de los que en el futuro se requieran.
- Realizar la política portuaria que señale el Poder Ejecutivo, para cuyo objeto la Autoridad Portuaria será su asesor técnico.
- Dirigir y ejecutar en los recintos de los puertos comerciales todo lo relativo a entradas, salidas, atraques y estadía de los barcos mercantes y en lo que respecta a operaciones de embarque, desembarque y depósito o almacenaje de carga.
- La asignación de sitios de atraque a las naves, pudiendo limitar la estadía de las mismas o exigir el desatraque cuando las operaciones de embarque y desembarque de carga hayan terminado o cuando la nave se niegue a obedecer los reglamentos de trabajo portuario.
- La recepción, movilización dentro de sus recintos, ubicación en sus almacenes, depósitos patios y demás sitios destinados al efecto, de las mercaderías y otros bienes que se embarquen o desembarquen.
- La entrega de las mercancías a las naves, en caso de embarque, o a sus consignatarios representantes, en el caso de desembarque, con estricta sujeción a las disposiciones generales de las autoridades aduanales.

LEY No. 3003 Sobre Policía de Puertos y Costas.**CAPÍTULO I: DE LOS COMANDANTES DE PUERTOS Y SUS ATRIBUCIONES.**

Artículo 1. La policía general de los puertos, fondeaderos y costas de la República, queda encomendada a la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación, a los Comandantes de Puertos y a las demás autoridades previstas en la presente ley.

Artículo 2. Los Comandantes de Puertos actuarán bajo la dependencia del Secretario de Estado de Guerra, Marina y Aviación.

Artículo 3. Habrá tantas Comandancias de Puertos como puertos habilitados para el comercio exterior.

Artículo 4. Los Comandantes de Puertos son miembros de la Policía Judicial. En esta calidad y en los casos de crímenes y delitos cometidos a bordo de buques mercantes nacionales o extranjeros, surtos en puertos dominicanos o que se encuentren en aguas territoriales, actuarán sometiendo los hechos a los Tribunales Ordinarios sin perjuicio de las actuaciones de los demás miembros de la Policía Judicial. Copia de todo el expediente será enviada a la Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación, para su debida información.

Si el crimen o delito fuese cometido a bordo de un buque de guerra no podrán entrar a éste, limitándose a redactar un acta de los hechos de que tuviesen conocimiento, la cual será remitida a título informativo, al Secretario de Estado de Guerra, Marina y Aviación.

Artículo 5. Cuando la República se encuentre en Estado de guerra, o en estado de emergencia o de sitio, las zonas portuarias podrán ser declaradas bajo la administración militar, por decreto del Presidente de la República. En estos casos las funciones de Comandante de Puerto estarán a cargo de miembros de las Fuerzas Armadas.

Artículo 6. En cada puerto habrá un Cuerpo de Salvamento para casos de naufragios, incendio de buques, abordaje, y en general, de siniestros o accidentes marítimos. Dicho cuerpo estará bajo las órdenes inmediatas del Comandante de Puerto, quien asumirá la dirección de las medidas tendientes a la defensa de la vida e intereses en peligro.

La Secretaría de Estado de Guerra, Marina y Aviación organizará y dictará los reglamentos e instrucciones que juzgue convenientes para el eficaz funcionamiento de ese servicio.

Artículo 7. La jurisdicción territorial de las Comandancias de Puertos y la extensión de las zonas portuarias serán determinadas por el Secretario de Estado de Guerra, Marina y Aviación, con la aprobación del Presidente de la República.

Artículo 8. Los edificios y construcciones particulares establecidos en las zonas portuarias estarán sujetos a la vigilancia y policía de los Comandantes de Puerto.

Artículo 9. Los Comandantes de Puertos velarán por la seguridad y desahogo de los puertos. Queda prohibido poner sobre el muelle botes, canoas u objetos de uso de los buques sin permiso del Comandante de Puerto.

Artículo 10. Los pilotos de puertos, vigías e inspectores de costas, así como los maquinistas y marinos de las lanchas de puerto, actuarán bajo la dependencia inmediata de los Comandantes de Puerto.

Artículo 11. Queda prohibido a los botes destinados al servicio de pilotaje admitir a su bordo carga o pasajeros. En caso de fuerza mayor debidamente justificada, el Comandante de Puerto autorizará cualquier operación de esta naturaleza.

Artículo 12. Ningún capitán de buque podrá sondear la barra o el puerto sin autorización del Comandante de Puerto. No podrá, tampoco, halar su buque a tierra, darlo de quilla o de la banda, ni dar fuego al fondo del buque sin permiso del Comandante de Puerto.

Artículo 13. Los Comandantes de Puertos informarán directamente al Secretario de Estado de Guerra, Marina y Aviación, de las entradas y salidas de buques en su jurisdicción, con indicación del nombre, la nacionalidad, el tonelaje, la carga de cada uno, el nombre del Capitán, así como también el número de pasajeros que conduzcan. De igual modo informarán al Secretario de Estado de Guerra, Marina y Aviación acerca de todo naufragio o suceso marítimo que ocurra en su jurisdicción.

Artículo 14. Los Comandantes de Puertos llevarán los siguientes libros:

- a) un libro de Registro de Gente de Mar, en el cual se asentarán los nombres, apellidos, apodos, residencia, nacionalidad, estado civil y Cédula Personal de Identidad, de las personas que dentro de sus respectivas jurisdicciones, hayan obtenido su correspondiente Carnet de Gente de Mar, así como los certificados de capacidad de cada uno.
- b) un libro de matrícula, en el cual se asentarán los nombres y las características de las embarcaciones nacionales, matriculadas dentro de sus respectivas jurisdicciones. Todas las embarcaciones nacionales deberán proveerse de un certificado de matrícula, el cual será válido por un año, mediante el pago de los derechos de una tarifa establecida.

Ley 305 de caza, pesca y conservación de la Fauna.

C A P I T U L O I (derogado por Ley 1067)

C A P I T U L O II (derogado por Ley 1067)

C A P I T U L O III : D E L A P E S C A

Art. 12º - Considérese "acto de pesca" todo arte de buscar, perseguir, acosar, apresar o matar los animales de la fauna acuática.-

Art. 13º - Prohíbese la pesca en todas las aguas que se encuentren dentro de la jurisdicción del territorio de la Provincia, así como también el tránsito, comercio o industrialización de sus productos, con las excepciones que se enuncian en la presente Ley.-

Art. 14º - Exceptuase de lo dispuesto en el artículo anterior:

- a) La pesca deportiva, cuyo ejercicio quedará sujeto a las condiciones que se fijan en la reglamentación;
- b) La pesca comercial quedará limitada a las especies que se determinen y sujeta a los regímenes especiales que al efecto establecen las disposiciones reglamentarias;
- c) La pesca con fines científicos, educativos o culturales, sujeta en todos los casos, a la aprobación del organismo a cargo del cumplimiento de la presente Ley.-

Art. 15º - La pesca que se realice con fines comerciales sólo será permitida a los mayores de 18 años.-

Art. 16º - Queda prohibido:

- a) El empleo de todo arte o aparato de pesca cuyo uso no fuera aprobado por la autoridad encargada del cumplimiento de la presente Ley;
- b) El empleo de explosivos, sustancias tóxicas o todo producto o procedimiento que se declare nocivo a fin de obtener especies de la fauna y de la flora acuática;-
- c) La explotación de la pesca y su industrialización con el objeto de obtener productos que no se destinen al consumo directo de la población;
- d) Dificultar o impedir, por cualquier medio, el desplazamiento de los peces en los cursos de agua de uso público y en las de propiedad privada que se relacionen con aquellos;
- e) Toda construcción, aparato o dispositivo que pueda alterar las condiciones hidrobiológicas de las aguas, disminuir sensiblemente su volumen o sustraer de ella a los peces. Estas construcciones sólo podrán realizarse con el asesoramiento y autorización previa del organismo competente;
- f) Arrojar a los ríos, arroyos o lagunas aguas cloacales servidas, residuos de procesos fabriles o cualquier producto nocivo, sin ser sometido previamente a un eficaz proceso de purificación;
- g) La pesca en lugares insalubres.-

Art. 17º - Toda persona que ejerce la pesca, deberá en caso de hacerlo en aguas de dominio privado de los particulares requerir la anuencia previa del dueño y ocupante legal a cualquier título del campo.-

Art. 18º - El derecho de los propietarios sobre las aguas de su dominio y el ejercicio de la pesca en ellas, podrá ser reglamentado por razones de continuidad biológica, de sanidad, por la realización de cultivos o ensayos biológicos y para la mejor conservación de la fauna y de la flora acuática.-

Art. 19º - Sólo se permitirá la introducción, transporte y difusión de las especies a cultivar de la fauna y de la flora acuática, con la autorización del organismo competente.-

Art. 20º - Las propiedades que limiten con aguas de uso público de jurisdicción provincial o municipal, sin acceso público, quedan grabadas por una servidumbre de paso para las necesidades de la pesca, la que será establecida por la autoridad de aplicación.-

Art. 21º - A los efectos de la presente Ley considérese fauna acuática a los peces, moluscos y todo otro animal que vive permanentemente en el agua.-

Capítulo IV: Disposiciones comunes a la Caza y la Pesca.

Art. 22º - El Poder Ejecutivo establecerá las normas de la caza y de la pesca; fijará épocas de veda y zonas de reserva, reglamentará y ampliará la nómina de las especies cuya captura pueda admitirse, reglamentará el uso de las armas y artes de la caza y pesca y dictará las disposiciones sanitarias relativas a la captura, extracción, conservación, venta o industrialización de sus productos.-

Art. 23º - Toda persona de existencia visible o jurídica que se dedique a la comercialización o industrialización de productos provenientes de la caza y/o pesca, deberá inscribirse en los registros de la repartición a cargo del cumplimiento de la presente Ley. Los inscriptos

estarán obligados a permitir en todo tiempo y lugar el acceso de los funcionarios autorizados a realizar la tarea de fiscalización.-

Art. 24º - Queda prohibido en la provincia el tránsito, comercio o industrialización de los productos de caza y pesca que vengan de otras provincias y se hallen en contravención con las disposiciones vigentes en ella.-

Art. 25º - Facúltase al Poder Ejecutivo a fijar cánones, derechos y contribuciones de explotación de la caza y de la pesca, así como las tasas de inspección, análisis y contralor de estas actividades, en coordinación con las autoridades nacionales y/o municipales.-

Art. 26º - MODIFICADO POR LEY Nº 506

Art. 27º - Sin perjuicio de las sanciones que complementa el artículo anterior, podrán sancionarse a los infractores con la caducidad temporaria o definitiva de los permisos de caza y pesca de que goce, así como la suspensión o separación de los registros pertinentes.-

Art. 28º - Las resoluciones condenatorias serán apelables por ante el superior jerárquico dentro de los cinco (5) días de su notificación.-

Art. 29º - El ministerio del ramo establecerá las normas de procedimiento para la comprobación de las infracciones.-



UNIVERSIDAD APEC

FORMULARIO DE SOLICITUD DE APROBACIÓN DEL TEMA DE TRABAJO DE GRADO

NOMBRE DEL ESTUDIANTE	MATRICULA	TELÉFONO*	DIRECCIÓN**
Victoria N. Salazar	07-1487	Ca. 809-568-1522 Ca. 809-697-7884	Ramón Matias Mella #52 Villa Mella, Santo Domingo
Paola A. Rodríguez	06-1394	Ca. 333-0382 Ca. 809-702-4466	Miguel A. #35 Res. Cañon Genatí, Santo Domingo Oeste
Rocio Guillón	06-1265	Ca. 809-561-1148	En 14. Qut. P. de la Cruz #3 La Ciénaga, Santo Domingo Oeste

** Solo una dirección, especificar de cual estudiante

CARRERA: Administración Turística y
Hoteles APT-7

FECHA DE TÉRMINO: Sep-Dic 2010

Sometemos formalmente la terna de temas de Trabajo de Grado, el cual será presentado luego de cumplidos todos los requisitos que establecen los reglamentos de la Universidad APEC en cuanto a la carrera que hemos cursado:

TEMA	DESCRIPCIÓN GENERAL
1. Montecristi como destino de cruces turísticos en República Dominicana 2010-2020	Desglosar las oportunidades que tiene Montecristi para desarrollar el Turismo de cruces y establecer medidas a poner para lograr dicho objetivo.
2. Análisis del nivel marca país de la Rep. Dom. en implementación y desarrollo en el mercado exportador del café 2008-2009.	Evaluar los beneficios de una Estrategia de Marca País al posicionamiento Sostenible del Comercio exportador del Café Dominicano y las ventajas para el reconocimiento e imagen de la Rep. Dom. en el mercado internacional.
3. Desarrollo turístico de la provincia de Barahona República Dominicana 2010	Aprovechando el potencial turístico Urgen que posea el Pulo Turístico #4 y el auge del mismo, además tomando en cuenta el plan de ordenamiento territorial Barahona 2015 propuesto por UTOB, desarrollamos a esta provincia como Destino turístico.

FECHA: Día 20 Mes Oct Año 2010

TEMA APROBADO: Montecristi como destino de Cruces turísticos

APROBADO POR: [Firma]

FECHA: Día 26 Mes 11 Año 2010

*No se hacen llamadas a celulares, solo se envían mensajes. Favor de poner la compañía.

FOR-VC-0359



y Maricao
de la
República
Dominicana
2010-2020.



UNIVERSIDAD APEC

FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN DEL TRABAJO DE GRADO

NOMBRE DEL ESTUDIANTE	MATRICULA
ROCIO GRULLON	2006-1265
PAOLA RODRIGUEZ	2006-1394
VICTORIA SALAZAR	2007-1487

TEMA: "MONTECRISTI COMO DESTINO DE CRUCEROS TURISTICOS Y MARINA DEPORTIVA DE LA REPUBLICA DOMINICANA AÑO 2010-2020"

CARRERA: ADMINISTRACIÓN TURÍSTICA Y HOTELERA

DECANATO: DE TURISMO

CUATRIMESTRE: ENERO/ABRIL 2011

ASESOR: José Ml. Aquino (1734)

FECHA DE INICIO DE LA ASESORÍA: 18 ENERO 2011

FECHA DE TÉRMINO DE LA ASESORÍA: 08 DE MARZO 2010

HORARIO: Martes 6/8 PM AULA: _____ CAMPUS: I



FECHA: enero 2011



DISTRIBUCIÓN

ORIGINAL :	DPTO. REGISTRO
CC :	DECANATO
CC :	CONTROL Y FORMACIÓN DOCENTE
CC :	ESTUDIANTE