

**CARTAGENA: PUERTO COMPETITIVO DE SERVICIOS A
EMBARCACIONES MENORES E IMPORTANTE ATRACCIÓN
TURISTICA A VELERISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS**

**SILVIA ROSA MAJUL DURANGO
MAUREN CECILIA OTERO GENES**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARTAGENA DE INDIAS**

2005

**CARTAGENA: PUERTO COMPETITIVO DE SERVICIOS A
EMBARCACIONES MENORES E IMPORTANTE ATRACCIÓN
TURISTICA A VELERISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS**

**SILVIA ROSA MAJUL DURANGO
MAUREN CECILIA OTERO GENES**

**Monografía, presentado para optar al título de profesionales en
Finanzas y Negocios Internacionales**

**Asesor
JORGE W. CASSALINS DEL VALLE
Ing Industrial**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA. DE BOLÍVAR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARTAGENA
2005**

Nota de aceptación

Presidente Del Jurado

Jurado

Jurado

Cartagena De Indias, Octubre de 2005

Cartagena de Indias, Enero 16 de 2005

Señores:

UNIVERSIDAD TECNOLOGICA DE BOLIVAR

Comité de evaluación de proyectos

Facultad de ciencias económicas y administrativas

Ciudad

Estimados Señores:

De la manera mas cordial, nos permitimos presentar a ustedes para su estudio, consideración y aprobación la Monografía con el titulo de **CARTAGENA: PUERTO COMPETITIVO DE SERVICIOS A EMBARCACIONES MENORES E IMPORTANTE ATRACCIÓN TURISTICA A VELERISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS**, trabajo presentado para obtener el titulo de Profesionales en Finanzas y Negocios Internacionales.

Esperamos que este proyecto sea de su total agrado.

Cordialmente,

SILVIA ROSA MAJUL DURANGO
COD 0116005

MAUREN CECILIA OTERO GENES
COD 0116011

Cartagena de Indias, Enero 16 de 2005

Señores:

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE BOLIVAR

Comité de evaluación de proyectos

Facultad de ciencias económicas y administrativas

Ciudad

Estimados Señores:

Con el mayor agrado me dirijo a ustedes para poner a consideración la Monografía con el título de **“CARTAGENA: PUERTO COMPETITIVO DE SERVICIOS A EMBARCACIONES MENORES E IMPORTANTE ATRACCIÓN TURÍSTICA A VELERISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS”**, el cual fue llevado a cabo por los estudiantes SILVIA ROSA MAJUL DURANGO Y MAUREN CECILIA OTERO GENES bajo mi orientación como asesor.

Agradeciendo su amable atención.

Cordialmente,

JORGE W. CASSALINS DELVALLE

AUTORIZACION

Cartagena De Indias, DT y C.

Yo **Silvia Rosa Majul Durango** identificada con numero de cedula 45.555.128 de Cartagena Autorizo a la Universidad Tecnológica de Bolívar para hacer uso de mi trabajo de grado y publicarlo en el catalogo online de la biblioteca.

NOMBRE DEL ESTUDIANTE

Debe registrarse esta autorización ante notario público.

AUTORIZACION

Cartagena De Indias, DT y C.

Yo **Mauren Cecilia Otero Genes** identificada con numero de cedula 32.936.334 de Cartagena Autorizo a la Universidad Tecnológica de Bolívar para hacer uso de mi trabajo de grado y publicarlo en el catalogo online de la biblioteca.

NOMBRE DEL ESTUDIANTE

Debe registrarse esta autorización ante notario público.

A DIOS antes que nada.

A mis padres Carlos Majul Y Magola Durango y a mis hermanos Rolando Y Evelyn Por creer en mí, y brindarme apoyo y afecto incondicional.

A Michael Arcila y a todos mis amigos por estar siempre ahí, cuando más los he necesitado.

A mi asesor Jorge Cassalins por su colaboración en este proyecto.

A mi compañera de monografía Mauren Otero, y a todos los profesores de la Universidad, que de alguna manera enriquecieron mis conocimientos.

SILVIA ROSA MAJUL DURANGO

A DIOS.

A mi padre Diego José Otero Vega, a mi madre Marta Cecilia Genes Sánchez y a mis hermanos Paula Inés y Diego José por haberme brindado su apoyo incondicional a lo largo de mi carrera profesional.

A mi familia y amigos que siempre recuerdo, por su cariño y confianza todo el tiempo.

A mi asesor Jorge Cassalins por su colaboración en el desarrollo de este proyecto.

A mi compañera de monografía Sylvia Majul y a la universidad por la formación integral que me brindo.

MAUREN CECILIA OTERO GENES

RESUMEN

TITULO

CARTAGENA: PUERTO COMPETITIVO DE SERVICIOS A EMBARCACIONES MENORES E IMPORTANTE ATRACCIÓN TURÍSTICA A VELERISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS

AUTORES:

Silvia Rosa Majul Durango

Mauren Cecilia Otero Genes

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

Objetivo General:

Estudiar la factibilidad de convertir a Cartagena en un importante puerto competitivo de servicios y atracción turística a los navegantes de valeros y yates tanto extranjeros como nacionales, brindando una excelente infraestructura para satisfacer las necesidades y superar sus expectativas, Cumpliendo con los requisitos legales internacionales para su óptimo funcionamiento.

Objetivos Específicos:

- Realizar un análisis que nos permita estudiar la situación actual del servicio a embarcaciones menores deportivas en Cartagena.
- Hacer un estudio que permita conocer las expectativas y necesidades de los propietarios extranjeros y colombianos de yates y veleros, con el fin de hacer un análisis DOFA de la percepción de los turistas nacionales y extranjeros del turismo náutico de la ciudad, y así poder diseñar una estrategia de mercado para la ciudad de Cartagena con el ánimo de

generar un impacto positivo a estos ingresando a nuestro territorio a bordo de sus propias embarcaciones.

- Formular estrategias encaminadas a impulsar la demanda de la Ciudad de Cartagena como puerto competitivo para embarcaciones menores deportivas.

METODOLOGIA

En la primera etapa se realizaron visitas a las marinas y clubes náuticos donde se tuvo la oportunidad de entrevistar a los encargados, quienes enseñaron las instalaciones y funcionamiento de cada una de estas empresas para desarrollar esta investigación.

En la segunda etapa se desarrollo la herramienta de investigación (encuestas) para evaluar la percepción, necesidades y expectativas de los usuarios de yates y veleros que arriban a la ciudad.

Finalmente basándose en el análisis de los resultados del estudio se procedió a realizar las recomendaciones.

RESULTADOS

Se realizo un informe que contiene información acerca el análisis de las visitas y entrevistas realizadas a las marinas y clubes náuticos describiendo ventajas y limitantes de cada una. Asimismo se realizaron recomendaciones basadas en este análisis para que los directivos encargados de estas empresas mejoren los servicios e infraestructura con el fin de satisfacer las expectativas y necesidades de los usuarios de yates y veleros, y así poder convertir a Cartagena como puerto competitivo de servicios a embarcaciones menores deportivas.

Para conseguir este propósito es importante tener en cuenta la percepción, necesidades y deseos de los propietarios, quienes expresaron lo que

deben mejorar las marinas y clubes náuticos para poder lograr posicionamiento a nivel internacional, posteriormente se realizó un análisis DOFA con base a lo que manifestaron los turistas navieros, esto con el fin de poder establecer cuáles son los requerimientos para ser competitivo.

CONCLUSIONES

Cartagena es una región en donde el turismo es una de sus mayores fuentes de ingresos, ya que posee grandes ventajas comparativas como atractivos turísticos, importancia histórica y social, pero estas ventajas no han sido eficientemente explotadas por las autoridades competentes debido a la deficiente administración de los recursos del estado, y la ausencia de estrategias e iniciativas de estos, para invertir en el bienestar general de la ciudad.

Más de dos millones de veleros y yates navegan anualmente por el Caribe², y solo el 0.2% de estos llegan a costas colombianas, esta cifra tan baja se debe a los miles de limitantes que posee la administración Colombiana como el no poseer un equipo de búsqueda y rescate que garantice la seguridad de los navegantes en aguas Colombianas, por ello los seguros de naves norteamericanas no se responsabilizan por las personas que se atreven a cruzar dichas aguas en cualquier eventualidad.

Además es importante crear estrategias que ayuden a desarrollar e impulsar el turismo náutico en la ciudad, basándose en las necesidades y expectativas de los usuarios de veleros y yates, asimismo tratar de convertir las ventajas comparativas en competitivas, y poder tener mejores oportunidades en este mercado que lleven a esta a impulsar su demanda a nivel internacional.

ASESOR

Jorge W. Cassalins Del Valle

² Ibid. Pag 3

CONTENIDO

		Pag.
	INTRODUCCION	1
0	PROPUESTA DE INVESTIGACION	3
0.1	IDENTIFICACION DEL PROBLEMA	3
0.2	OBJETIVOS	6
0.2.1	Objetivo General	6
0.2.2	Objetivos Específicos	7
0.3	JUSTIFICACIÓN	7
0.4.	ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN	9
0.5	METODOLOGIA DE TRABAJO	9
0.6	LOGROS ESPERADOS	11
1	SITUACION ACTUAL DEL TURISMO NAUTICO DE EMBARCACIONES MENORES EN CARTAGENA	12
1.1	DEFINICION Y CARACTERISTICAS DEL TURISMO NAUTICO DEPORTIVO EN LA CIUDAD DE CARTAGENA	12
1.1.1	Ventajas del turismo náutico en Colombia	14
1.1.1.1	Ubicación geográfica	14
1.1.1.2	Clima	15
1.1.1.3	Atractivos Turísticos	15
1.1.2	Limitantes del turismo náutico	15
1.1.2.1	Infraestructura Portuaria	15
1.1.2.2	Programas de salvamento y seguridad	16
1.1.2.3	Régimen Arancelario	17
1.1.2.4	Régimen de Inmigración	17
1.1.3	Requisitos Legales Establecidos Por Las Autoridades	18

	Marítimas Para Veleristas Nacionales Y Extranjeros	
1.1.3.1	Requisitos Nacionales	18
1.1.3.2	Requisitos Internacionales	18
1.2	PROYECTO CORREDOR NAUTICO DEL CARIBE EN COLOMBIA	19
1.2.1.	Antecedentes	19
1.2.2	Corredor Náutico del Caribe	20
1.2.3	Objetivos para el desarrollo del Corredor Náutico Colombiano	20
1.2.4	Avances	21
2.	ANALISIS DEL SERVICIO A EMBARCACIONES MENORES DEPORTIVAS EN CARTAGENA DE INDIAS	23
2.1	MARINAS Y CLUBES DE ACTIVIDAD NAUTICA DEPORTIVA EN CARTAGENA	23
2.1.1	Marina Santa Cruz	23
2.1.1.1	Misión	24
2.1.1.2	Visión	24
2.1.1.3	Políticas de Calidad	24
2.1.1.4	Servicios	25
2.1.1.5	Análisis de Infraestructura	26
2.1.1.6	Tarifas	26
2.1.1.7	Descripción del mercado	26
2.1.2	Club Náutico Cartagena	26
2.1.2.1	Misión	27
2.1.2.2	Visión	27
2.1.2.3	Políticas de calidad	27
2.1.2.4	Servicios	27
2.1.2.5	Análisis de infraestructura	28
2.1.2.6	Tarifas	28

2.1.2.7	Descripción del mercado	29
2.1.3	Club de Pesca Cartagena de Indias	29
2.1.3.1	Misión	30
2.1.3.2	Visión	30
2.1.3.3	Políticas de calidad	31
2.1.3.4	Servicios	31
2.1.3.5	Análisis de infraestructura	31
2.1.3.6	Tarifas	31
2.1.3.7	Descripción del mercado	32
2.1.4	Marina Todo Mar CHL	32
2.1.4.1	Misión	33
2.1.4.2	Visión	33
2.1.4.3	Políticas de calidad	33
2.1.4.4	Servicios	33
2.1.4.5	Análisis de infraestructura	34
2.1.4.6	Tarifas	34
2.1.4.7	Descripción del mercado	34
2.1.5	Manzanillo Marina Club	34
2.1.5.1	Misión	35
2.1.5.2	Visión	35
2.1.5.3	Políticas de calidad	35
2.1.5.4	Servicios	35
2.1.5.5	Análisis de infraestructura	36
2.1.5.6	Tarifas	36
2.1.5.7	Descripción del mercado	37
2.1.6	Situación Marinas Locales	37
3.	ESTUDIO DE LA PERCEPCIÓN DE LOS VELERISTAS INTERNACIONALES SOBRE EL SERVICIO NAUTICO EN CARTAGENA	38

3.1	ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS	38
3.1.1	Análisis DOFA Sobre La Percepción Del Turista Usuario De Embarcaciones Menores Deportivas En La Ciudad De Cartagena	47
3.1.1.1	Debilidades	48
3.1.1.2	Oportunidades	49
3.1.1.3	Fortalezas	49
3.1.1.4	Amenazas	50
4.	ESTRATEGIAS PARA IMPULSAR EL TURISMO NAUTICO DE EMBARCACIONES MENORES EN CARTAGENA DE INDIAS	51
5.	CONCLUSIONES	54
	BIBLIOGRAFIA	57
	ANEXOS	60

LISTA DE CUADROS

	Pag.
CUADRO 1. Arribo de embarcaciones año 2004	13
CUADRO 2. Arribo de embarcaciones año 2005	14
CUADRO 3. Situación marinas de Cartagena	37

LISTA DE GRAFICOS

		Pag.
GRAFICO 1	País de origen (nave)	38
GRAFICO 2	País de origen del dueño de la nave	38
GRAFICO 3	Anterior puerto de arribo	39
GRAFICO 4	Próximo puerto de destino	39
GRAFICO 5	¿Que Longitud de nave posee?	39
GRAFICO 6	¿Que tipo de Nave posee?	40
GRAFICO 7	¿Cuántas veces a visitado Cartagena?	40
GRAFICO 8	¿Con cuántas personas viaja normalmente?	41
GRAFICO 9	¿Cual es el promedio diario de gasto en la act. Náutica?	41
GRAFICO 10	¿En que destina principalmente su dinero (en el puerto)?	42
GRAFICO 11	¿Por que decidió Venir a Cartagena?	43
GRAFICO 12	¿Por que medio se entero de Cartagena?	43
GRAFICO 13	¿Que es lo más importante para Usted en un puerto?	44
GRAFICO 14	¿Que cree usted que debería mejorar Cartagena para ser un destino competitivo a nivel internacional, (para botes y embarcaciones menores)?	46
GRAFICO 15	¿Que es lo que más le ha gustado de Cartagena?	47

LISTA DE ANEXOS

		Pag.
ANEXO A.	Formato de verificación para matrícula nueva de embarcación menor	61
ANEXO B.	Formato De Verificación Para Trámite Por Solicitud De Zarpes	62
ANEXO C.	Logotipo Marina Santa Cruz	63
ANEXO D.	Fotos de Marina Santa Cruz	63
ANEXO E.	Logotipo Club Náutico Cartagena	64
ANEXO F.	Fotos Club Náutico Cartagena	64
ANEXO G.	Logotipo Club De Pesca Cartagena	65
ANEXO H.	Fotos Club De Pesca Cartagena	66
ANEXO I.	Logotipo TodoMar CHL Marina S.A	66
ANEXO J.	Fotos TodoMar CHL Marina S.A	67
ANEXO K.	Logotipo Manzanillo Marina Club	67
ANEXO L.	Fotos Manzanillo Marina Club	68
ANEXO M.	Mapa de acceso a Cartagena con las dos rutas de acceso para yates y embarcaciones deportivas	69
ANEXO N	Formato de encuestas	70

INTRODUCCION

El turismo ha sido notablemente un fenómeno desde el siglo XX, básicamente desde la segunda mitad de éste, a pesar de que el hombre siempre ha destinado una parte importante de su tiempo al ocio y la recreación. El importante crecimiento del ingreso per cápita en la mayoría de los países (sobre todo después de la Segunda Guerra Mundial) permitió que una mayor cantidad de recursos pudieran ser destinados a financiar los gastos de recreación y cultura.

El turismo es una actividad que viene presentando un notable índice de crecimiento. razón por la que ha tenido especial consideración por los países que se constituyen en grandes destinos turísticos, así como por aquellos países en crecimiento que ven en el turismo una opción válida para proyectar su desarrollo económico. Lo anterior se ve sobre todo en aquellas naciones que cuentan con ventajas comparativas, las cuales utilizadas adecuadamente, pueden resultar competitivas en medio de un mercado globalizado y en busca de nuevos atractivos y nuevos destinos que permitan vivir al máximo la experiencia turística.

Así mismo, los acelerados avances de la tecnología han conducido a notables crecimientos de la productividad, que, junto con el aumento de la expectativa de vida han elevado las posibilidades de consumo y de tiempo para el ocio.²

Cartagena no ha sido la excepción en este tema ya que se ha convertido en uno de los destinos turísticos más importantes de Colombia debido a sus atractivos históricos, variada gastronomía y exóticas playas, lo cual ha sido

² En términos económicos el "ocio" se define como cualquier actividad que no reportan remuneración alguna y no se refiere exclusivamente a acciones realizadas por fuera del trabajo.

demostrado con la calificación a la ciudad por parte de la UNESCO como “patrimonio histórico y cultural de la humanidad”.

Esta investigación es de vital importancia para el desarrollo del marketing turístico de la ciudad de Cartagena, ya que su principal propósito es culturizar conceptos de oferta a partir de necesidades básicas y convertirlos en deseos de los turistas, usuarios extranjeros o nacionales de veleros y embarcaciones menores deportivas. Lo anterior se busca a través de una comunicación de impacto, con el fin de crear a su vez diversos niveles de demanda, que permitan generar comportamientos en términos de intercambios con beneficio para la ciudad³. Asimismo, el turismo en el Caribe está creciendo de una manera consistente, pero teniendo en cuenta que nuestro país tiene una participación en ese mercado, es necesario aprovechar estas condiciones de crecimiento para impulsar y diferenciar con eficiencia y calidad su servicio, buscando superar las expectativas de los usuarios de este servicio.

Esta Monografía consta de seis capítulos, en el capítulo cero, se hace un estudio del proyecto de investigación, identificando características del mismo, en el capítulo siguiente, se realiza un análisis de la situación actual del turismo náutico de embarcaciones menores en la ciudad, definiendo sus principales características. El capítulo dos, se hace un análisis del servicio a embarcaciones menores deportivas en la ciudad de Cartagena, en el que se realiza una descripción de las marinas que prestan el servicio en la ciudad. El capítulo tres describe el estudio realizado con base a los resultados de las encuestas realizadas a los veleristas que visitan la ciudad, en el cuarto se plantean estrategias para impulsar el turismo en la ciudad, y el último capítulo son las conclusiones del proyecto

³ ACOSTA, Alberto. Módulo Marketing Estratégico, Universidad Tecnológica de Bolívar, Cartagena.

0. PROPUESTA DE INVESTIGACION

0.1 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA:

A pesar de que Colombia cuenta con costas en dos océanos y está ubicado geo estratégicamente cerca al Canal de Panamá, hace falta una mayor explotación de su potencial marítimo y portuario. Luego del éxito observado con la privatización de los puertos colombianos, los cuales manejan más del 90% del comercio exterior colombiano, es necesario plantear una estrategia exitosa con el fin de también sacar adelante aquellos puertos que atienden embarcaciones menores (también conocidos como marinas o clubes náuticos). Más de dos millones de veleros operan autónomamente en las aguas del Caribe, y se estima que tendrá un incremento del 30% en los próximos años. De esto se desprende que si se aspira a capturar tan sólo 0.5% del mercado, esto correspondería a una población de 10.000 embarcaciones. Tal volumen de veleros cruzando nuestras aguas pone sobre la mesa una coyuntura valiosa para impulsar aún más el turismo en Cartagena y convertirse a la vez en una excelente oportunidad de negocio.⁴ Sin embargo, cabe destacar que los puertos existentes que ofrecen estos servicios de turismo náutico de embarcaciones menores no cuentan con una organización de seguridad, búsqueda y rescate⁵ de la envergadura ni cobertura requerida a nivel internacional. Cabe anotar que en Colombia el turismo náutico es todavía una actividad incipiente, debido a la falta de infraestructura regional y náutica que facilite la internación de embarcaciones, asociado a la falta de información y certidumbre en los

⁴ Documento Conpes, Para el desarrollo del Turismo Náutico, Ministerio de Desarrollo Económico.

⁵ Organización que permite el desarrollo y control permanente de la navegación deportiva

trámites. En conjunto, estos factores se traducen en condiciones de inseguridad y desconfianza que desalientan a los turistas náuticos. Como consecuencia de esto, los propietarios de yates y veleros se abstienen de navegar por nuestras aguas, ya que existe una cláusula en las aseguradoras americanas llamado “Warning” que invalida la póliza a aquellas embarcaciones que se acerquen a nuestro territorio, por ser una zona de alto riesgo y de poca seguridad.

Adicionalmente, existe un régimen arancelario rígido a las operaciones de importación de repuestos y accesorios necesario para el mantenimiento y reparación de los veleros.

En Cartagena a pesar de que existen dos clubes náuticos y tres marinas que ofrecen sus servicios a veleristas regionales y nacionales, no cuentan con suficientes muelles para que estos puedan atracar, obligándolos a hacerlo en la bahía interna, causando incomodidades innecesarias para los propietarios de veleros y yates.

A continuación se describirá ampliamente las ventajas y limitantes que posee Colombia para la explotación estratégica del turismo náutico.

Entre las Ventajas que posee el turismo náutico en Colombia se encuentran: Colombia es un Territorio fuera de la influencia de huracanes esto hace accesible este tipo de turismo en todas las épocas del año, su ubicación geográfica da acceso a una importante franja de los mares Caribe y Pacífico y a posesiones insulares estratégicas, posee atractivos de patrimonio ambiental, cultural y social: Colombia es el país que tiene mayores extensiones de playas naturales en el Caribe⁶. Además posee ciudades ricas

⁶ 35% en el mar Caribe (550 Km.) y 80% Océano Pacífico (1.100 Km.). Dirección general marítima. División de litoral e investigaciones marinas.

en cultura e historia como Cartagena de Indias (patrimonio histórico y cultural de la humanidad), Santa Marta, San Andrés y Providencia, entre otras.

Entre los limitantes al desarrollo del turismo náutico en Colombia se encuentran: La deficiente infraestructura portuaria y de marinas, la costa caribe Colombiana está carente de facilidades para la llegada de embarcaciones privadas o comerciales de bandera extranjera. Actualmente, la capacidad sumada de las marinas y clubes náuticos de la zona tan solo llega a unos 700 puestos para embarcaciones, cifra que solo representa el 0.7% del las cifras del área de Miami y el 10% de las que posee Venezuela⁷.

La baja calidad de las instalaciones también es un limitante para el turismo náutico ni las marinas, ni los clubes náuticos reúnen las condiciones para ser considerados de categoría internacional⁸ Colombia cuenta con una Insuficiencia en los programas de salvamento y seguridad en aguas territoriales los programas con los que cuenta el país en campos similares⁹ no cuentan con la cobertura ni las especificaciones que permitan atender este segmento del turismo o están orientados a fines muy diferentes. El plan nacional de contingencias (por ejemplo) está diseñado para atender emergencias de carácter general ocasionadas por desastres naturales. El plan nacional de contingencias por su parte operado a través de la Armada Nacional, cuenta con los proyectos de control y seguridad que han implementado estaciones de guardacostas y otras unidades. El actual régimen arancelario muestra poca flexibilidad frente a las ventajas (en trámites y costos monetarios) que presentan otros destinos cercanos. Además, en Colombia las embarcaciones menores de bandera extranjera

⁷ Ministerio de desarrollo económico. Estudio de competitividad del sector turismo. Bogotá 1999

⁸ Comparado con las instalaciones existentes en Cuba, Aruba, Antigua, Curazao y Republica Dominicana, para no mencionar casos de islas de alto desarrollo como Puerto Rico o las Bermudas. Caribbean Tourist Organization.

⁹ Plan nacional de contingencias, plan de búsqueda y rescate, cuerpo de guardacostas

tienen un plazo máximo de importación temporal de seis meses prorrogables por la autoridad aduanera por un plazo igual, mientras que en países como México y Costa Rica el plazo de importación temporal es de diez años. Además de limitantes en los regímenes de inmigración ya que a pesar que Colombia posee una normativa adecuada para este propósito, no es conocida suficientemente ni por el cuerpo consular ni por las autoridades portuarias y de inmigración.

0.2 OBJETIVOS

0.2.1 General: Estudiar la factibilidad de convertir a Cartagena en un importante puerto competitivo de servicios y atracción turística a los navegantes de veleros y yates tanto extranjeros como nacionales, brindando una excelente infraestructura para satisfacer las necesidades y superar sus expectativas, cumpliendo con los requisitos legales internacionales para su óptimo funcionamiento.

0.2.2 Específicos: Realizar un análisis que nos permita estudiar la situación actual del servicio a embarcaciones menores deportivas en Cartagena.

- Hacer un estudio que permita conocer las expectativas y necesidades de los propietarios extranjeros y colombianos de yates y veleros, con el fin de hacer un análisis DOFA asociado a la percepción de los turistas nacionales y extranjeros del turismo náutico de la ciudad. De esta manera, se podrá diseñar una estrategia de mercado para la ciudad de Cartagena con el ánimo de generar un impacto positivo a los turistas ingresando a nuestro territorio a bordo de embarcaciones menores.

- Formular estrategias encaminadas a impulsar la demanda de la Ciudad de Cartagena como puerto competitivo para embarcaciones menores deportivas.

0.3 JUSTIFICACIÓN

El sector turístico local requiere la implementación y explotación de actividades que complementen su desarrollo, lo cual se puede dar con el establecimiento de actividades náutico deportivas y recreativas entre otras. Adicionalmente, Colombia debe aprovechar sus ventajas comparativas (ubicación geográfica, playas vírgenes, atractivos culturales, etc.) y convertirlas en ventajas competitivas para el óptimo desarrollo del turismo, buscando diferenciarse de otros países que ofrecen servicios similares y así convertirse en una excelente alternativa para los veleristas extranjeros.

Un reciente estudio emitido por la “Corporación Corredor Náutico del Caribe” estima que una política a incentivar el sector debe tener como propósito promover durante cinco años la creación de diez marinas con una capacidad promedio de 150 embarcaderos cada una, lo que equivale a una participación del 1% del total de marinas y embarcaderos que existen en el Caribe¹⁰. Para lograr lo anteriormente mencionado, es necesario desarrollar un mínimo de condiciones que permitan un desarrollo de infraestructura necesaria, seguridad a los viajeros y facilitar su permanencia y desplazamiento en territorio nacional.

El desarrollo de un corredor tiene beneficios como la reactivación de los destinos turísticos del Caribe y el Pacífico, el desarrollo de muelles y marinas

¹⁰ Ronderos, Carlos. Aspectos Económicos y legales para el desarrollo de proyectos de marinas turísticas en el Caribe Colombiano. Mimeo. 2001

así como de zonas francas turísticas y promoción del país como un destino turístico atractivo.

Por lo anterior, se decide desarrollar una investigación para destacar las herramientas que permitan atraer una mayor cantidad de personas a la ciudad de Cartagena; siendo una de las opciones más sobresalientes que la ciudad se proyecte como puerto de servicios para embarcaciones menores. Para ello es necesario realizar un estudio cualitativo para analizar la percepción que tienen los usuarios de este servicio en la ciudad e identificar debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas, además de otros factores que nos ayuden a crear estrategias para poder cumplir con el objetivo de investigación.

Esta investigación es relevante para la ciudad de Cartagena ya que es una gran oportunidad para incrementar el turismo en nuestra ciudad y mejorar la calidad de vida. Estimaciones preliminares indican que si efectivamente se crean las diez marinas mencionadas, junto a servicios turísticos adicionales, como hoteles, restaurantes y complejos comerciales, se incentivarían inversiones del orden de US\$1.200 millones, se crearían 5000 empleos directos, las marinas percibirían ingresos cercanos a US\$32 millones al año y se generarían ingresos cercanos a US\$355 millones al año por concepto de alojamiento y reparaciones.¹¹

0.4 ANTECEDENTES DE INVESTIGACIÓN

A finales de los noventa la “Corporación Corredor Náutico del Caribe” realizó unos estudios relacionados con el tema de esta de investigación; sin

¹¹ Datos obtenidos suponiendo comportamientos similares a los de las marinas turísticas en países como Costa Rica

embargo, nuestra monografía estudiará otras posibilidades encaminadas a la implementación de este tipo de servicios para la ciudad de Cartagena.

0.5 METODOLOGÍA DE TRABAJO

Para la realización óptima de esta investigación, la primera etapa está compuesta por la recolección de datos de fuentes secundarias obtenidas de distintas empresas y entidades. Para la segunda etapa se plantea la recolección de datos a través de fuentes primarias, para la cual se harán encuestas a los propietarios de veleros que utilizan los distintos clubes náuticos que existen en la ciudad.

Las encuestas serán diseñadas teniendo en cuenta las características de cada uno de los usuarios de los distintos clubes náuticos que existen en la ciudad de Cartagena. Para la realización de este análisis se seleccionó una muestra de empresas que cumplieran con la condición de ejecutar operaciones de turismo náutico en la ciudad, A continuación se presentaran los pasos seguidos para la determinación de la muestra:

Población: Empresas que realizan operaciones de turismo náutico en la ciudad de Cartagena.

Método de muestreo: el método de muestreo utilizado es el probabilístico, considerando que cada unidad muestral tuviera una probabilidad de ser elegido. El método dentro del muestreo probabilístico para la investigación es el muestreo aleatorio simple.

Tamaño de la muestra: conociendo la población total de empresas que ofrecen sus servicios a veleristas nacionales y extranjeros, se utilizará la formula existente para determinar el tamaño de la muestra cuando la población es finita.

Definición Público Externo: Personas naturales, propietarios de veleros o yates de bandera extranjera o nacional que arriban a la ciudad.

El tamaño de la muestra es definida por la siguiente formula:

$$n = \frac{Z^2 pqN}{e^2(N-1) + Z^2 pq}$$

$$n = \frac{(1.645)^2 * 0.5 * 0.5 * 1749}{(0.1)^2 * (1749 - 1) + (1.645)^2 * 0.5 * 0.5} = 65$$

Donde

n es igual al tamaño de la muestra

N Tamaño de la población

p. Probabilidad de éxito es igual a 0.5

q. Probabilidad de fracaso es igual a 0.5

Z Nivel de confianza

e. Error muestral permisible

Como tercera etapa, se realizará el análisis e interpretación de la información recolectada con ayuda de nuestro asesor.

0.6. LOGROS ESPERADOS

- Mostrar una alternativa viable y competitiva para fortalecer el turismo de nuestra ciudad.
- Ilustrar los beneficios que trae este tipo de servicios para Cartagena.
- Concientizar a las autoridades locales y regionales sobre la importancia que guardan ciertas normas que directa o indirectamente perjudican el desarrollo del turismo.

1. SITUACION ACTUAL DEL TURISMO NAUTICO DE EMBARCACIONES MENORES EN CARTAGENA

El turismo Náutico en la ciudad de Cartagena representa una importante actividad económica, ya que el 45% del tráfico marítimo en Colombia esta constituido por embarcaciones menores¹².

1.1 DEFINICION Y CARACTERISTICAS DEL TURISMO NAUTICO DEPORTIVO EN LA CIUDAD DE CARTAGENA

El sector turístico requiere implementar y explotar actividades que complementen su desarrollo, lo cual puede darse entre otras, a través de prestación de servicios especializados en actividades náuticas, turísticas, ecológicas, deportivas, recreativas y complementarias.

El turismo náutico que consiste en la navegación a vela o combinada con motor en una marina que generalmente es practicada por personas a estratos económicos altos y que exige unas condiciones especiales de seguridad, logística y ambientales que impulsan a la generación de empleos en muchos campos.

Además, la atención de yates y veleros requiere de una serie de servicios complementarios a los servicios directos prestados por las marinas de la ciudad como son: fondeo, combustible, provisionamiento, mantenimiento, reparación, transporte y comunicaciones; por ello es importante contar con mano de obra calificada en estos servicios, aunque se reconoce que esta ciudad requiere de acciones de capacitación para lograr este propósito.

¹² DIMAR, Capitanía de puerto de Cartagena.

La principal características del turismo náutico en Cartagena es que no ha sido objeto de plena explotación comercial debido a la visión limitada de la actividad y la falta de incentivos y estrategias de promoción por parte de las autoridades y entidades encargadas.

En el 2004 el movimiento náutico fue de 3919 embarcaciones menores de distintos tipos (ver cuadro 1), de los cuales 341 fueron veleros extranjeros lo que equivale al 11.49 % del total de las embarcaciones.

CUADRO 1 Arribo de embarcaciones año 2004

PERIODO ENERO A DICIEMBRE	ARRIBOS					TOTAL
	LINEA	VELERO EXT	CRUCERO	CABOTAJE ¹³	PESQ.	ARRIBOS
ENERO	206	36	7	89	23	361
FEBRERO	190	31	5	66	32	324
MARZO	201	27	5	82	42	357
ABRIL	188	36	8	97	29	358
MAYO	200	38	0	83	39	360
JUNIO	201	30	0	94	36	361
JULIO	228	27	0	94	46	395
AGOSTO	219	15	0	72	41	347
SEPTIEMBRE	193	35	1	73	36	338
OCTUBRE	196	25	2	87	38	348
NOVIEMBRE	196	41	2	94	37	370
DICIEMBRE	209	54	4	110	46	423
SubTotal	2218	341	30	931	399	3919
Total Arribos	3919					

Fuente: Capitanía de Puerto de Cartagena

En lo corrido del año en curso, Cartagena ha recibido ya 3453 embarcaciones menores (ver cuadro 2), pero desafortunadamente se observa un estancamiento del tráfico marítimo de embarcaciones menores entre 2004 y lo corrido del 2005.

¹³ En términos navales **cabotaje** se refiere a la navegación entre distintos puertos sin llegar a perder de vista la costa; etimológicamente significa navegar de cabo en cabo

CUADRO 2 Arribo de embarcaciones año 2005, (enero 1 a Octubre 14)

PERIODO ENERO A DICIEMBRE	ARRIBOS					TOTAL
	LINEA	VELERO EXT	CRUCERO	CABOTAJE	PESQ.	ARRIBOS
ENERO	204	29	9	85	22	349
FEBRERO	190	32	2	57	10	291
MARZO	225	49	6	86	34	400
ABRIL	235	42	5	78	25	385
MAYO	225	41	1	100	15	382
JUNIO	241	32	0	89	24	386
JULIO	223	28	0	94	17	362
AGOSTO	238	43	0	92	19	392
SEPTIEMBRE	212	20	0	94	16	342
OCTUBRE	100	22	2	22	18	164
NOVIEMBRE	0	0	0	0	0	0
DICIEMBRE	0	0	0	0	0	0
SubTotal	2093	338	25	797	200	3453
Total Arribos						3453

Fuente: Capitanía de Puerto de Cartagena

1.1.1. Ventajas del turismo náutico en Colombia

1.1.1.1 Ubicación geográfica: El estado colombiano es considerado un estado ribereño, por poseer costas marítimas, una sobre el océano Pacífico y otra sobre el mar Caribe, por lo cual el país tiene una posición geopolítica privilegiada, situada en la esquina superior de América del Sur que le abre las puertas comerciales de la Cuenca del Pacífico y el Mar Caribe. Tiene en estos espacios marinos fronteras con Panamá, Costa Rica, Ecuador, Venezuela, Nicaragua, República Dominicana, Haití, Jamaica y Honduras.

El Estado colombiano posee 1.300 Km. de zona costera en el Pacífico, 1600 Km. en el Caribe y territorio insular que se distribuyen en los departamentos de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, Guajira, Magdalena, Atlántico, Bolívar, Sucre, Córdoba, Antioquia, Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño,

en un total de 47 municipios (18 en el Pacífico, 27 en el Caribe y 2 en la región Insular).

La superficie marítima del país es de aproximadamente 928.600 Km.² que representa aproximadamente el 44.8% de la extensión total del territorio colombiano.

1.1.1.2 Clima: Colombia es un territorio que por su ubicación geográfica se encuentra fuera de la influencia de huracanes, lo cual lo hace accesible para este tipo de turismo en todas las épocas del año.

1.1.1.3 Atractivos turísticos: Colombia posee importantes atractivos de patrimonio ambiental, cultural y social; Cartagena de Indias con su patrimonio histórico y cultural de la humanidad posee entre otras las siguientes atracciones: Islas del Rosario, la Ciudad Amurallada, Castillo San Felipe, Cerro la Popa, además de las playas vírgenes, y la variedad de sitios , restaurantes y centros comerciales.

1.1.2 Limitantes del turismo náutico

1.1.2.1 Infraestructura Portuaria: Las marinas en el país no cuentan con la suficiente infraestructura que permita competir a nivel internacional. Estudios realizados por el Ministerio Nacional de Desarrollo muestran que la costa caribe colombiana es la más desprovista de facilidades para la llegada de embarcaciones menores de bandera extranjera; hoy día la capacidad instalada de las marinas y clubes de la zona es de aproximadamente unas 1.000 embarcaciones, cifra insignificante comparada con las cifras del área de Miami, ciudad que cuenta con unas 100.000, o en el Noroeste México que

posee infraestructura para recibir a mas de 3,643 embarcaciones en agua¹⁴, de alta calidad. con instalaciones modernas construidas de acuerdo a normas internacionales. Ofrecen una amplia gama de servicios y tienen precios competitivos en comparación con gran parte del inventario de marinas del oeste de Estados Unidos y otros lugares¹⁵.

La calidad en las instalaciones es un factor muy importante para satisfacer las necesidades de los turistas, por lo tanto se requiere Marinas y Clubes Náuticos integrales con servicios complementarios de buena calidad que ayuden a superar las expectativas de los navegantes.

1.1.2.2 Programas de salvamento y seguridad: Actualmente el país cuenta con un plan nacional de contingencia y un plan de búsqueda y rescate que a través de la armada nacional poseen limitados y lentos remolcadores de botes, ya que la infraestructura y los equipos de que dispone la nación son incipientes para atender el desarrollo del sector náutico turístico.

Se requiere principalmente de una moderna institución en este sector ya que, el cuerpo de guarda costa colombiano fue creado específicamente para combatir y controlar el narcotráfico, además requiere actualización y definición de sus funciones, adicionalmente a esto la falta de este tipo de programas excluye a Colombia del cubrimiento de los seguros expendidos por las compañías especializadas en este tipo de riesgo a nivel internacional.

El gobierno nacional mediante la ley 10 del 1986 aprobó el Convenio sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos proporcionándole a la Dirección General Marítima (también conocida como DIMAR) como entidad encargada de dirigir y controlar las actividades relacionadas con la búsqueda y salvamento

¹⁴ www.escaleraautica.com/general

¹⁵ EDAW. 2002. Análisis del mercado para marinas en el noroeste de México. The Packard Foundation. 40 pp.

marítimos¹⁶. Hoy día no se han visto resultados significativos de esta ley, ya que no se ha creado la institución encargada de prestar este tipo de protección a los navegantes extranjeros que visitan aguas colombianas.

1.1.2.3 Régimen Arancelario: El actual régimen arancelario es poco flexible para los tramites y costos de legalización de las embarcaciones de bandera extranjera en el territorio Colombiano. Estas tienen un plazo máximo de importación temporal de 1 año, por la DIAN¹⁷ que también asignaba a las embarcaciones menores las mismas tarifas de impuestos que a un buque de carga mayor, lo cual resultaba muy costoso e injusto para los propietarios de yates y veleros que querían dejar su nave en la ciudad por un tiempo¹⁸.

1.1.2.4 Régimen de inmigración (turistas internacionales): Desde hace algún tiempo, Colombia cuenta con un régimen de inmigración adecuado para turistas internacionales que permite que estos permanezcan en el país por seis meses sin problema alguno, Depende del convenio del país de origen puede ser entre 60 a 90 días en el primer instante de su ingreso y con derecho a pedir una extensión para quedar una estadía máxima de 6 meses. Normalmente cuando el periodo de 6 meses se acaba no se puede regresar durante los próximos 6 meses. Este punto está un poco inconcluso por la ley¹⁹, pero esta normativa no es suficientemente conocida por el cuerpo consular, ni mucho menos por las autoridades portuarias y de inmigración, ya que no existe una política de facilitación para esta misma,

¹⁶ Política nacional del océano y de los espacios costeros 2006 – 2010, Comisión Colombiana del Océano – CCO

¹⁷ Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales.

¹⁸ *ENTREVISTA con Alvaro de Zubiría Piñeres, Presidente Club de Pesca Cartagena, Cartagena, 20 de septiembre, 2005.

¹⁹ * ENTREVISTA con Sra. Candelaria Truco, Gerente administrativa del Club Náutico Cartagena, Cartagena, 13 de Septiembre, 2005.

generando a si situaciones muy desagradables para quienes demandan de el servicio²⁰.

Para el turística náutico, la legislación marítima Colombiana exige que toda embarcación de bandera extranjera tiene que estar representado por un agente marítimo²¹, debidamente acreditado ante la dirección Marítima y portuaria.

1.1.3 Requisitos Legales Establecidos Por Las Autoridades Marítimas Para Veleristas Nacionales Y Extranjeros.

1.1.3.1 Requisitos Nacionales: El propietario de una embarcación menor en Colombia debe cumplir los requisitos para obtener una matricula para la embarcación. Para ello debe diligenciar un formato asignado por la Capitanía de puerto de su jurisdicción (Ver Anexo A). Además es importante que el piloto de la embarcación diligencie una licencia o armador, la cual certifica que este es apto para maniobrar la nave.

En Caso de navegar por aguas de otra jurisdicción portuaria, se debe diligenciar un formato donde se informara de esta novedad a la Capitanía de Puerto local (ver Anexo B).

1.1.3.2 Requisitos Internacionales: El velerista internacional que desee navegar por aguas Colombianas, debe contratar a un Agente Marítimo²² el cual lo representara ante la autoridad portuaria, Sanidad portuaria e emigración, quienes efectúan una visita oficial de arribo al bote o

²⁰ Documento Conpes, Turismo Náutico, Ministerio De Desarrollo Económico.

²¹ *En Cartagena existen varias agencias marítimas especialistas en legislación de entrada de embarcaciones menores extranjeras al territorio, las mas conocidas son: *White Light Agency, Solymarire Ltda*, quienes cobran por promedio de \$US 60 a \$US 80 por asesoría.

²² *IBID, Pág. (anterior)*

embarcación, esto con el fin de verificar: pasaportes actualizados, matrícula del bote actualizada, certificados expedidos por peritos navales que garanticen el correcto estado del bote, licencia del piloto actualizada.

También deben tramitar ante el departamento de impuestos y aduanas nacionales, un certificado de importación temporal no mayor a 1 año prorrogable según la Resolución 4240 del 2 de junio de 2000, artículo 2.

Y finalmente por medio del agente, tramitar los permisos de permanencia, de acuerdo al tiempo estimado por la DIAN en la importación temporal.

El requisito mas importante para los turistas internacionales es que no esta permitido por la autoridad náutica hacer ninguna actividad comercial con sus embarcaciones, es decir, estas deben ser específicamente de uso recreacional.

1.2 PROYECTO CORREDOR NAUTICO DEL CARIBE EN COLOMBIA

1.2.1 Antecedentes: Durante la premiación de la Segunda Regata Transatlántica de la Ruta del Café, se realizo en Cartagena el lanzamiento de un proyecto de Zona Franca Náutica, que hizo realidad un viejo anhelo de la ciudad, la que desde hacía muchos años esperaba una iniciativa gubernamental que sirviera de marco no solamente para un mayor desarrollo de la navegación comercial, sino también de la deportiva, ya que ambas constituyen una vocación natural de la ciudad. Más importante aun, esta iniciativa fue vista como una manera de generar empresas de productos y servicios, las que a su vez serían una gran fuente de empleos para nuestra región. El proyecto de la Zona Franca Náutica, sin embargo, nunca pasó de ser una idea que nunca se llevo a cabo.

Sin embargo, el tema de la navegación deportiva cobró nueva vigencia como consecuencia de la regata bianual entre Le Havre, Francia, y Cartagena de Indias, conocida como "La Ruta del Café". Por lo que se hizo nuevamente evidente la necesidad de tener en el tramo de la regata efectuado en aguas colombianas un dispositivo de seguridad capaz de auxiliar las tripulaciones durante cualquier emergencia, y a cualquier hora de día o de la noche.

1.2.2 Corredor Náutico del Caribe: Desde la parte septentrional los Estados Unidos y el norte de América central, como en la costa caribe y en la parte insular se viene desarrollando una gran actividad ligada a los deportes náuticos, que incluyen además, una serie de actividades culturales, lúdicas y deportivas, acondicionadas con el entorno, es decir, que, como experiencia turística, no pueden ser vivenciadas en otras latitudes.

Como consecuencia de la distribución geográfica de la zona se creó un corredor que llega hasta las antillas holandesas y las costas de las Guayanas, pero que excluye las costas e islas territoriales de la República Colombiana, y que adicionalmente podría proyectarse a través del canal de Panamá hacia las playas e islas del pacífico Colombiano.

1.2.3 Objetivos para el desarrollo del Corredor Náutico Colombiano: Recuperación de la capacidad competitiva del sector: Recuperaron de los destinos del caribe y el pacífico mediante una adecuada explotación comercial de la actividad náutica de la navegación a vela internacional con programas integrales náutico –turísticos que impliquen estadías prolongadas en puertos con constantes beneficios económicos para la economía local y nacional, dando especial atención a la calidad del producto y al criterio de sostenibilidad.

Consolidación de la oferta y la demanda: Es necesario incentivar el desarrollo de puertos y marinas privados para ser promocionados en los mercados objetivos. Este tipo de turismo da la posibilidad de cambiar la imagen del país en el ámbito internacional, pues no solo es afectiva la información publicitaria institucional, si no la que se transmite por vía oral en los diversos clubes y marinas.

Incrementar la captación de divisas: Esta orientada principalmente al turismo internacional con aproximadamente 4 veces la capacidad de gasto del turista promedio, de modo que cualquier ampliación de mercado, implica un incremento de las divisas con la llegada masiva de turistas y deportistas náuticos de Norteamérica y Europa se incrementara el flujo de divisas hacia Colombia.

Además es necesario captar recursos de inversión extranjera y de cooperación internacional para el desarrollo de proyectos de infraestructura que incluyen los proyectos de operación de salvamento y seguridad marítima.

Mantener mejorar y ampliar el empleo en el sector turístico: Los flujos de turismo especializados son generadores de empleos y ue exigen además un alto grado de preparación y calificación de la mano de obra, que viene por tanto mejor remunerada.

Fomento del desarrollo regional: Se trata de una actividad que exige una ubicación geográfica específica es decir en los mares caribe y pacifico.

1.2.4 Avances: Creación de Marina Internacional Cartagena de Indias S.A , la que es una inversora de carácter privado, y determinó como su primera actividad la de incentivar a todas las personas y entidades posibles en

promover el desarrollo del Corredor Náutico de Colombia, marco dentro de cual podrán llevar a cabo su actividad, con ayuda de los entes interesados en el proyecto.

Creación de la Corporación Corredor Náutico de Colombia, entidad sin animo de lucro, que posee una participación muy amplia de diversas personas naturales y jurídicas, cuyo objetivo inicial primordial es el de asegurar el marco legal y operativo del proyecto del Corredor Náutico de Colombia.

El Gobierno Nacional aprobó, mediante la Ley 10 de 1986, el Convenio sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, actividad que actualmente la Armada Nacional esta adelantando con ayuda de la Dirección General Marítima.

2. ANALISIS DEL SERVICIO A EMBARCACIONES MENORES DEPORTIVAS EN CARTAGENA DE INDIAS

Cartagena de indias, cuenta con pocas alternativas para el servicio de embarcaciones menores deportivas que limita el crecimiento del sector náutico - turístico en la región, debido a la insatisfacción de los usuarios nacionales e internacionales por el insuficiente servicio prestado por algunas de las marinas o clubes náuticos de la ciudad.

Teniendo en cuenta que una marina es un conjunto de instalaciones portuarias no naturales de carácter privado y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo deportivas²³, se realizara un estudio de las marinas y clubes náuticos que prestan este servicio en la ciudad.

2.1 MARINAS Y CLUBES DE ACTIVIDAD NAUTICA DEPORTIVA EN CARTAGENA

2.1.1 Marina Santa Cruz: Eduardoño S.A es una empresa creada en 1946 por Eduardo Londoño Posada, que se encarga de fabricar botes, comercializar motores y repuestos para la actividad náutica, agrícola e industrial de marcas reconocidas a nivel internacional.

Marina Santa Cruz (ver anexos C y D) es una empresa adquirida en Junio del año 2000 por Eduardoño S.A para satisfacer necesidad de sus clientes

²³ DANNENMAIER, Eric. WindtInforme Claudia S. Informe sobre Norma de Gestión Ambiental para las Marinas y Actividades Acuáticas Recreacionales, Republica Dominicana, 2002. p 6.

dedicados a la actividad náutica en la ciudad, ofreciéndoles un servicio integral.

Esta marina esta ubicada en la Isla de Manga calle 25 n° 24a-10, Calle Real donde posee los muelles de agua y también posee una sede en el Barrio el Bosque donde se encuentran los botes en tierra.

2.1.1.1 Misión: En EDUARDOÑO S.A se busca brindar satisfacción plena a las expectativas de los usuarios en sus diferentes áreas de acción mediante la prestación de un excelente servicio, una amplia red de distribución y un compromiso por el desarrollo del personal y de la comunidad, mientras se conservan unos criterios de razonable rentabilidad.

2.1.1.2 Visión: EDUARDOÑO S.A. se proyecta como un grupo empresarial eficiente y dinámico cuyo crecimiento se fundamenta en el desarrollo integral de sus áreas de influencia, al igual que en las políticas de servicio que le mantienen a la vanguardia en sus mercados de acción.

2.1.1.3 Políticas de Calidad: Garantizar la coincidencia entre el producto y el servicio suministrado y las expectativas que sobre éstos se tienen, mediante el entendimiento y cumplimiento de los requerimientos y necesidades reales de los clientes y la capitalización de sus propias experiencias.

Para este fin, practicamos el ORDEN como principio fundamental de gestión, compuesto por los siguientes elementos:

Administración de actividades en una estructura organizacional clara, siguiendo conductos regulares y procedimientos, que cobijan a todos sus integrantes.

Actuación a conciencia, comprometida y con un cumplimiento individual y grupal de las actividades que conforman el logro de los objetivos y metas trazados.

Difusión extensiva de información ascendente, descendente y lateralmente, involucrando a todos y cada uno de sus miembros.

El deseo de hacer las cosas bien y la constancia en el trabajo realizado aportando al máximo las capacidades de cada uno de sus individuos.

El comportamiento dentro de unas reglas de juego acordadas para el beneficio general del grupo de trabajo.

2.1.1.4 Servicios:

En tierra: Celda cubierta e independiente, Servicio de montacarga ilimitado, Abastecimiento de agua para labores de conservación

En muelle: Celda independiente, Servicio de montacarga o sincroelevador una vez al mes, Abastecimiento de agua para labores de conservación

Servicios Adicionales: Atención personalizada, Amplios muelles para embarque desembarque y tránsito, Parqueadero interno de vehículos, Estación de combustible y lubricantes, Baños con ducha y vestier, Kiosco con bebidas, hielo y pasabolas, Servicio de bote de rescate, Taller de primeros auxilios mecánicos, Servicio de montacarga y sincroelevador, Boutique de

accesorios, Información metereológica, Pago electrónico en horario de oficina, Teléfonos públicos.

2.1.1.5 Análisis de Infraestructura: En sus instalaciones, provee servicios completos a las embarcaciones, cuenta con rampas de madera, sitios para estacionamientos en tierra y agua.

Tiene una capacidad instalada de 230 muelles equipados, 20 en agua²⁴ y la infraestructura en tierra tienen capacidad para atracar hasta 210 embarcaciones desde 16 a 45ft²⁵. Cuenta además con una vigilancia continua prestada por una empresa privada.

2.1.1.6 Tarifas: Las tarifas cobradas por esta marina dependen de la longitud (manga y eslora) y si el bote atracara en agua o en tierra.

Actualmente un pie del bote tiene un costo de \$1200 los cuales multiplicados por el numero del pie del bote, equivalen a un día de parqueo, por 30 días + IVA (10%) equivalen a la cuota mensual que pagan los usuarios de este servicio.

2.1.1.7 Descripción del mercado: Marina Santa Cruz posee un mercado principalmente nacional, el 80% de sus clientes son Colombianos la mayoría originarios del interior del país, mientras solo un 20% son originarios de otros países, esto se debe a que ellos manifiestan que les es muy complejo negociar con gente de otras nacionalidades, ya que estos están acostumbrados a recibir mas servicio por menos dinero.

2.1.2 Club Náutico Cartagena Ltda. : (Ver anexos F y G) Esta Marina fue creada en 1983 con un contrato de concesión, por el Australiano Norman

²⁴ *solo para botes mayores de 45ft.

²⁵ *ENTREVISTA con Efraín Dueñas, Jefe de servicios portuarios, Marina Santa Cruz, Cartagena, 8 de septiembre, 2005.

Bennett y su esposa Colombiana Candelaria Trucco de Bennett, quienes después de navegar por el caribe durante un tiempo, al regresar a Cartagena De Indias, vieron la necesidad de crear una marina especial para satisfacer la demanda de turísticas náuticos internacionales que arribaban a la ciudad.

La marina cuenta con quince empleados directos que están fielmente comprometidos a prestar un servicio integral a los turistas que llegan al lugar.

2.1.2.1 Misión: El compromiso es ofrecer al turista náutico un buen servicio dentro de un ambiente familiar e informal.

2.1.2.2 Vision: Se ven como una de las marina mas importante en la ciudad de Cartagena, contando con un servicio e infraestructura de primera calidad, para satisfacer las necesidades de nuestros clientes extranjeros

2.1.2.3 Políticas de Calidad: “Ofrecer al turista náutico extranjero un servicio que pueda satisfacer sus necesidades y deseos, para tal motivo crearon una guía muy completa sobre la ciudad, donde encontraran asesoría para todo lo que desean saber de la ciudad y sobre el mantenimiento o reparación de sus botes”²⁶

2.1.2.4 Servicios

Fondeo: Se presta el servicio de muelle, dentro de la darsena para los botes auxiliares de las embarcaciones que permanecen fondeadas.

Seguridad: servicio de vigilancia de los botes auxiliares las 24 horas del día.

²⁶ *ENTREVISTA con John Helley, Coordinador de servicios portuarios, Club Náutico Cartagena, Cartagena, 13 de septiembre, 2005.

Servicio de Baños: Baños con duchas, agua potable y sanitarios

Servicio de lavandería

Servicio de bar. - restaurante: abierto desde las 8:00 a.m., hasta las 10:00 p.m. el restaurante del Club nautico Cartagena, brinda servicios de excelentes comidas típicas que son del agrado de los turistas que visitan nuestra ciudad, además de ofrecerles las mejores bebidas nacionales y extranjeras en su servicio de Bar.

Servicio Telefónico: Llamadas a larga distancia utilizando el servicio de AT & T a USA y Canadá.

Salón Biblioteca y Televisión con cable

2.1.2.5 Análisis de infraestructura: Teniendo en cuenta que este club es el que más turistas internacionales atrae, su infraestructura portuaria, no es suficiente para satisfacer a ese mercado, ya que solo se cuenta con 60 cupos para botes hasta 65 FT, para los 200 botes que mensualmente llegan al club²⁷. Este hecho se ve notablemente reflejado en la incomodidad de los viajeros e inclusive en el tener que rechazar a clientes potenciales que arriban al club cuando este esta en su mayor capacidad para evitar ofrecer un servicio perjudicial a la imagen del club.

2.1.2.6 Tarifas : Las Tarifas de muelle varían de acuerdo a la longitud y al tipo de embarcación, por día.

²⁷ * ENTREVISTA con Sra. Candelaria Truco, Gerente administrativa del Club Nautico Cartagena, Cartagena, 13 de Septiembre, 2005.

Para un velero se paga \$US 0.30 pie por día, para una motonave \$US 0.35 pie por día y para un Catamarán \$US 0.40 pie por día.

El servicio de fondeo, dentro de la dársena para los botes auxiliares de las embarcaciones que permanecen fondeadas²⁸, tiene un costo de \$US 2.50 por día.

Adicionalmente se cobra el servicio de agua y electricidad, que normalmente tiene un costo de \$2.0 diarios, dependiendo de la cantidad de aparatos electrónicos que posea la nave²⁹.

2.1.2.7 Descripción del mercado: El Mercado del Club náutico Cartagena es 200 embarcaciones mensuales de las cuales son del 98% viajeros extranjeros³⁰, mayores de 45 años, pensionados y que llegan a la marina con el fin de encontrar un lugar de esparcimiento y de calidad en el servicio, ya que en su viaje por el caribe, están rodeados de las mejores marinas en las mas importantes ciudades turísticas y están acostumbrados al mejor de los servicios.

2.1.3 Club de Pesca Cartagena de Indias: (ver anexos G y H) es una entidad corporativa sin ánimo de lucro, fundado en 1939 por un pequeño grupo de jóvenes pescadores deportivos de la ciudad. Esta localizado en el Fuerte de San Sebastián del Pastelillo ,a 10° 20'54" Latitud Norte y 75° 32' 42" Longitud Oeste , en la bahía de Cartagena de Indias, bahía amplia, profunda y resguardada, de aguas tranquilas y seguras, con mínimas variaciones de mareas y corrientes, sin vientos huracanados, con un canal de

²⁸ El servicio de fondeo en la bahía de Cartagena no tiene ningun costo, el servicio cobrado es por causa del uso de las instalaciones del club.

²⁹ Si la nave posee muchos aparatos electrónicos se le conecta un contador y el valor sera relacionado lo que marque el contador

³⁰ 80% Europeos, 20% Americanos.

acceso totalmente demarcado con ayudas para la navegación, tanto diurna como nocturna, con una profundidad mínima de 12 metros y 150 metros de ancho, accesible 24 horas al día en todas las épocas del año.

El Club de Pesca de Cartagena, por tener mas de 60 años de tradición náutica, estar ubicado en una de las bahías mas seguras y hermosas del mundo, en la incomparable ciudad de Cartagena de Indias, contar con excelentes atracaderos, con los servicios básicos y complementarios que requiere el navegante velerista o pescador para hospedar su embarcación y desarrollar actividades deportivas; su estratégica situación, cerca al Canal de Panamá, Golfo de México y a las Islas del Caribe, hacen de este club náutico privado, el sitio privilegiado para la estadía de embarcaciones deportivas y sus tripulaciones.³¹

El Club cuenta con 170 socios los cuales no todos ejercen la actividad náutica, y cuenta con visitas de botes de bandera extranjera a los cual presta el servicio de muelle, agua, energía y restaurante, además de valores agregados como uso de Internet inalámbrico, duchas y lavadero.

2.1.3.1 Misión: Servir a los socios que tienen embarcaciones, servicio de muellaje, energía eléctrica, agua, vigilancia que cumpla con sus expectativas y necesidades.

2.1.3.2 Visión: Serán reconocidos como uno de los clubes mas importantes a nivel nacional ya que nos esforzamos por satisfacer las necesidades de nuestros clientes.

³¹ <http://www.clubdepescadecartagena.com/presentacion.htm>

2.1.3.3 Políticas de Calidad: Mejoramiento continuo en todos los procesos de la empresa, con base a un compromiso de todo el personal de prestar un servicio integral.

2.1.3.4 Servicios

Servicio de ayuda en documentación arribo a puerto, información meteorológica (Velocidad vientos, temperatura, mareas, densidad lluvias, energía eléctrica (220 V 50 A 110 V 50 A, 30 A, 10 A 60Hz), agua potable, dock para reparaciones menores, rampa, VHF (canales 16, 71, 87), SSB (canal 8240.0), duchas, servicios sanitarios, restaurante (comida de mar e internacional), bar, estacionamiento para vehículos (Vigilancia 24 Horas), lavandería, autoservicio lavadora y secadora, diesel (Gasolina), tarjetas de crédito y débito (Visa, Master Card, American Express, Diners).

2.1.3.5 Análisis de Infraestructura: El Club de Pesca de Cartagena cuenta con rampas de madera y tiene una capacidad instalada de 110 puestos en agua de los cuales 20 están reservados para turistas extranjeros que lleguen a la ciudad.

Aunque estos no son suficientes para la demanda existente en el mercado, debido a que en ocasiones se encuentran copados y se ven en la penosa situación de rechazar embarcaciones que pueden ser clientes potenciales para ellos.³²

2.1.3.6 Tarifas: Las tarifas para los visitantes varia, como en las anteriores marinas, dependiendo de la longitud del bote y de los pies que posee la embarcación.

³² *ENTREVISTA con Álvaro de Zubiria Piñeres, Presidente Club De Pesca Cartagena, Cartagena, 20 de Septiembre, 2005.

El uso del muelle tiene un valor de US\$ 0.45 pie/día y este incluye: Incluye: Servicios de energía eléctrica, agua potable y impuestos (IVA)

Además se cuenta con el servicio de sincroelevador para Reparaciones para los turistas visitantes que tiene un costo de:

Para embarcaciones de 40' la tarifa es de US\$ 64, de 41' a 50' es US\$ 77 y para 51' en adelante es US\$ 92, estas tarifas incluyen: Subida y bajada y dos días arriba el día adicional de servicio tiene un costo de: US\$ 50

2.1.3.7 Descripción del Mercado: Como club privado cuenta con 170 socios de los cuales el 20% no poseen embarcaciones, estos son personas naturales, residentes en su mayoría de la costa atlántica, de alto poder adquisitivo. El 20% del mercado del club son personas naturales extranjeras, quienes por medio de agencias marítimas, encuentran al club de pesca como la mejor opción para su comodidad.

2.1.4 Todo Mar CHL Marina S.A: (ver Anexos I y J) Es una empresa fundada hace 7 años, el 22 de mayo 1997, en la ciudad de Cartagena. Surgió aprovechando los conocimientos y experiencia de más de 20 años en el campo náutico e industrial de su propietario.

Cuenta con dos sedes una en el barrio Bocagrande, Carrera 2 No. 15-364 Sector el Limbo. Donde están los muelles para el parqueo de los botes ya sea en agua o en tierra y otra en albornoz, Mamonal, Carrera 56 No.5-77 para la fabricación de estos. La marina cuenta con vigilancia continua, también dispone de servicio de baños y restaurante para los usuarios de yates y veleros. Asimismo suministra estación de combustible a las embarcaciones y posee además una grúa para levantar los botes. Tiene una boutique donde puede encontrar accesorios para las embarcaciones.

2.1.4.1 Misión: TODO MAR CHL MARINA S.A. es una empresa dedicada alcanzar a nivel nacional e internacional el liderazgo en el mercado de fabricación y comercialización de naves e implementos marítimos con diversos productos innovadores y de excelente calidad. Respaldados por la experiencia, atención y servicio al cliente, actuando en forma responsable y considerada con todo el personal, fomentando la participación activa en el trabajo y desarrollo, ofreciendo condiciones de trabajo y remuneración que garanticen seguridad, bienestar personal, familiar y social, respetando los recursos naturales y la ecología en general.

2.1.4.2 Visión: TODOMAR CHL MARINA S.A. se convertirá en la empresa más prestigiosa y reconocida en Colombia por la fabricación, mantenimiento y comercialización de los más altos estándares de calidad en productos y servicios náuticos, respaldados por un gran conocimiento y experiencia en caminados a ser líderes y conquistar el mercado nacional e internacional.

2.1.4.3 Políticas de Calidad: Conocer las necesidades de los clientes y desarrollar productos eficaces que satisfagan dichas necesidades, lo que conlleva a una continua innovación y desarrollo de productos y a un compromiso de creatividad, iniciativa, respeto, trabajo en equipo y comunicación por parte del personal de la Marina,

2.1.4.4 Servicios:

Venta de Botes Pesqueros, Botes Pasajeros y mercancías, Botes Deportivos, Yates y demás embarcaciones de recreo y deporte además de Motores fuera de borda y dentro fuera.

Servicio de operados portuario, reparaciones de embarcaciones y veleros, servicio de parqueo, servicio de mantenimiento general, servicio de

transporte turístico, servicio de transporte de carga, arriendo de embarcaciones.

2.1.4.5 Infraestructura: En sus instalaciones, cuenta con rampas de madera, sitios para estacionamiento en agua y tierra. Tiene capacidad instalada de 180 puestos de los cuales 30 son para atracar en agua y 150 para parqueo en tierra.

Aunque esto no es suficiente para satisfacer la demanda, ya que muchas veces no pueden recibir mas clientes debido a la falta de cupos.³³

2.1.4.6 Tarifas: Las tarifas para los usuarios varían dependiendo de la longitud del bote y de los pies que posee la embarcación, El pie de la embarcación tiene un costo de \$ 20.000 por mes por parqueo en tierra (incluye subir y bajar el bote cuantas veces quiera el cliente), y el mismo valor por el atraque en agua.

2.1.4.7 Descripción del mercado: El Mercado de TODO MAR CHL MARINA S.A. son de aproximadamente 100 veleros, lanchas y botes de personas naturales procedentes del interior del país, y un 10% del exterior del mismo, estos por lo general son personas con alto poder adquisitivo que se dedican a viajar por el caribe.

2.1.5 Manzanillo Marina Club: Manzanillo Marina Club (ver anexos K y L) nació como un proyecto familiar, creado por el señor Mauricio Lemaitre Carbonell hace 15 años, como un espacio donde atracaban las embarcaciones de sus amigos y familiares.

³³ *ENTREVISTA con Normando Ortega, Director Administrativo y financiero, Marina Todo Mar, Cartagena, septiembre 23 de 2005.

Hoy en día, esta marina es una de las mas importantes en Cartagena, cuenta con diez empleados directos y un interesante plan de expansión para mercados internacionales en los próximos diez años, que implica ampliación de personal, infraestructura y presupuesto, además de una buena campaña de marketing en el exterior, por medio de revistas especializadas en la actividad náutica.³⁴

2.1.5.1 Misión: Mantener en el ámbito del deporte náutico, el mas alto nivel de eficiencia y prestigio de la marina, a través de brindar un excelente y oportuno servicio a sus clientes, a base de la calidad total en ellos.

2.1.5.2 Visión: A través de la infraestructura física, organizativa y del recurso humano de la marina, nos vemos enfocados en la excelencia, como una empresa de servicio, enfocada en la búsqueda de la satisfacción de los usuarios.

2.1.5.3 Políticas de Calidad

La Calidad y la eficiencia del servicio deberá fundamentarse en la excelencia. En todo momento la imagen y el prestigio de la empresa debe mantenerse tan alto, que venda por si misma sus eficientes servicios.

La empresa mantendrá orientada la atención de su gente hacia las prioridades reales del cliente.

2.1.5.4 Servicios: Parqueo y mantenimiento de embarcaciones náuticas, Servicio de astillero para embarcaciones menores en cuanto a construcción y reparación de cascos y estructura de naves, reparaciones de motores y partes mecánicas, eléctricas y electrónicas, trabajos en fibra de vidrio y pintura en general, importaciones y exportaciones de equipos, partes y

³⁴ *ENTREVISTA con Cleodobaldo Hinostroza, Ingeniero de Patio de Marina Manzanillo Club. Cartagena, 20 de Octubre, 2005.

repuestos, asesoría en aspectos técnicos y legales ante autoridades, portuarias con relación a la actividad náutica y pesquera, organización de eventos náuticos y pesqueros, servicio de combustible en el muelle, baños y duchas, salón de esparcimiento con aire acondicionado, computadora con acceso a Internet, televisión con cable, horno Microondas, seguridad y vigilancia por medio de una empresa privada.

2.1.5.5 Infraestructura: La infraestructura instalada de Manzanillo Marina Club consta de una capacidad de 80 puestos de los cuales hay 10 bitas³⁵ de cemento para fondeo en agua y 70 para parqueo en tierra, lo cual es bastante limitado teniendo problemas a la hora de organizar eventos o en temporada cuando se aumenta la demanda del servicio.

Además, tiene como desventaja la ubicación de la marina, en el Barrio El Bosque, sector Zapatero, ya que es una zona de alto riesgo lo cual limita actividades de la marina y posiblemente la demanda de la misma.

Asimismo no posee servicio de restaurante, ni de boutique o tienda de artículos ligados a la actividad marina. El sector tampoco proporciona un súper mercado, el más cercano se encuentra en la isla de manga a 10 minutos.

2.1.5.4 Tarifas: Las Tarifas de muelle y patio son cobradas por pie de eslora, el cual en agua tiene un valor mensual de \$15.000 por Pie + IVA (10%) y en tierra \$17.000 por pie + IVA (10%).

Estas tarifas incluyen: Lavado 1 semana, petrolización de motores, mantenimiento: (encender motor, batería, medición de luces), subida y bajada del bote con montacarga..

³⁵ Cada uno de los postes que sirven para dar vuelta a los cables o cadenas del ancla cuando se fondea la nave

Adicionalmente, se debe pagar mensualmente por embarcación \$100.000 + IVA por el servicio de agua y energía y \$35.000 por el servicio de sala de estar.

2.1.5.5 Descripción del Mercado: El mercado de la Marina Manzanillo Club es de aproximadamente 200 personas naturales de los cuales el 30% son de procedencia extranjera, y el restante 70% son locales o nacionales³⁶.

2.1.6 Situación Marinas Locales :

CUADRO 3 Situación marinas de Cartagena

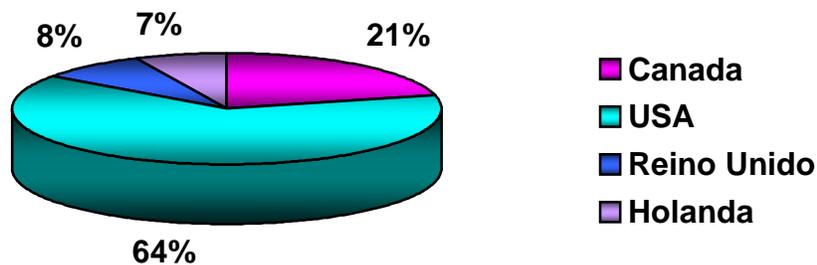
	Marina Santa Cruz	Todo Mar Marina	Manzanillo Marina Club	Club de pesca Cartagena	Club Náutico Cartagena
Infraestructura					
Capacidad (botes):	230	180	80	110	60
Agua:	20	30	10	110	60
Tierra:	210	150	70	-	-
Tarifas (mes)					
Agua	\$17.000 /Ft	\$20.000/Ft	\$15.000 /Ft	\$31.050 /Ft	\$20.700 /Ft
Tierra	\$20.000 /Ft	\$20.000 /Ft	\$17.000 /Ft	-	-
Servicios					
Montacarga	x	x	x		
Astillero		x	x		
Mantenimiento		x	x		
Venta Repuestos	x	x			
Fabricación Botes	x	x			
Organiza Eventos		x	x	x	x
Asesoría Legal			x		x
Energía	x	x	x	x	x
Agua	x	x	x	x	x
Combustible	x	x	x		
Restaurante	x	x		x	x
Lavandería			x	x	x
Baños	x	x	x	x	x
Tiendas Náuticas	x			x	x
Trailer	x	x	x		
Accesoría Legal			x	x	x
Provisionamiento	x				x

³⁶ Estas cifras varían dependiendo de la temporada, o de los eventos que esta misma organiza.

3. ESTUDIO DE LA PERCEPCIÓN DE LOS VELERISTAS INTERNACIONALES SOBRE EL SERVICIO NAUTICO EN CARTAGENA

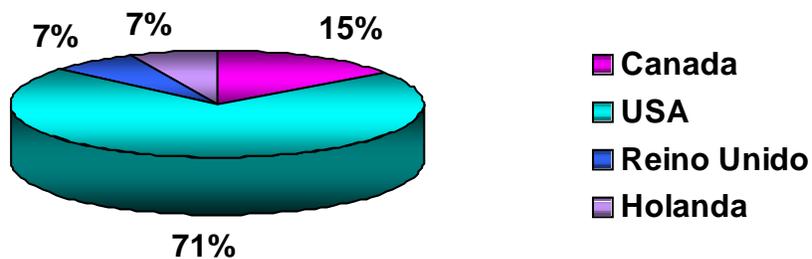
3.1 ANALISIS DE LOS RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS

GRAFICO 1. País de Origen (nave)



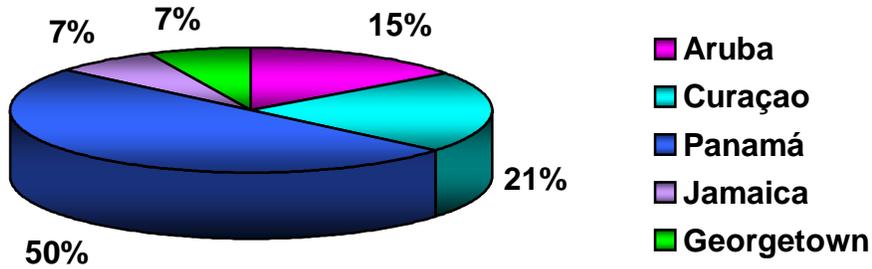
La grafica muestra que el 64% de los veleros de la muestra son originarios de Estados Unidos (USA), el 21% son Canadienses, 8% de Reino Unido y el 7% Holandeses.

GRAFICO 2 País de Origen del dueño de la Nave



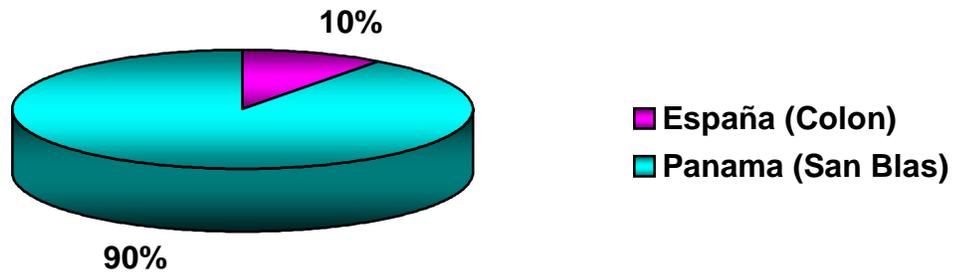
Se puede observar que el 71% de las turistas navieras son originarios de Estados Unidos (USA), mientras un 15% son Canadienses y el 14% restante de Europa

GRAFICO 3: Anterior puerto de arribo



El 50% de las embarcaciones de la muestra, estuvieron en el puerto de San Blas, Panamá, mientras que 21% su anterior destino fue el puerto de Curaçao, el 15% vienen de Aruba, un 7% de Jamaica y el restante 7% del puerto de Georgetown en USA.

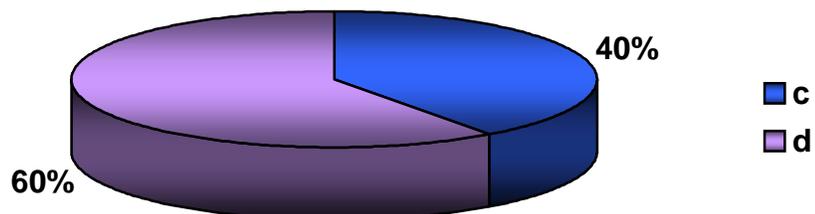
GRAFICO 4. Próximo Puerto de destino



El 90% de las embarcaciones tiene como destino el puerto de San Blas, Panamá mientras que un 10% van hacia Puerto Colon en España.

GRAFICO 5. ¿Que Longitud de nave posee?

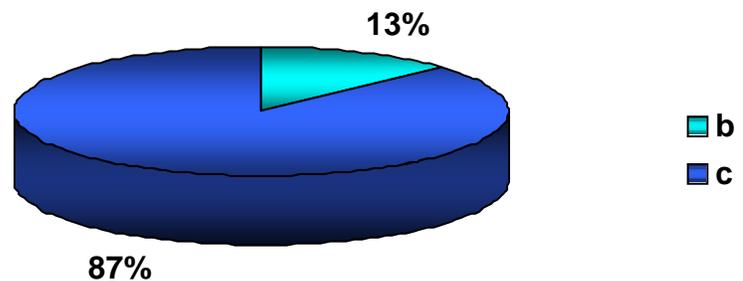
- a. < 16ft
- b. 16-26 ft
- c. 27-40ft
- d. 41-65 ft
- e. > 65ft



Como se puede observar en la grafica, el 60% de los usuarios de yates y veleros encuestados tienen una embarcación con longitud entre 41 y 65 ft., mientras que el 40% posee naves entre 27 y 40 ft.

GRAFICO 6 ¿Que tipo de Nave posee?

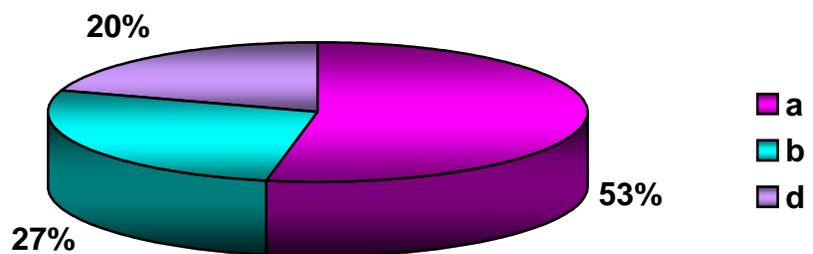
- a. Motor
- b. Vela Auxiliar
- c. Vela con Motor trasero



Lo anterior muestra que el 87% de los veleristas, poseen naves de vela con motor trasero, mientras el 13% solo poseen vela auxiliar.

GRAFICO 7 ¿ Cuantas veces ha visitado Cartagena?

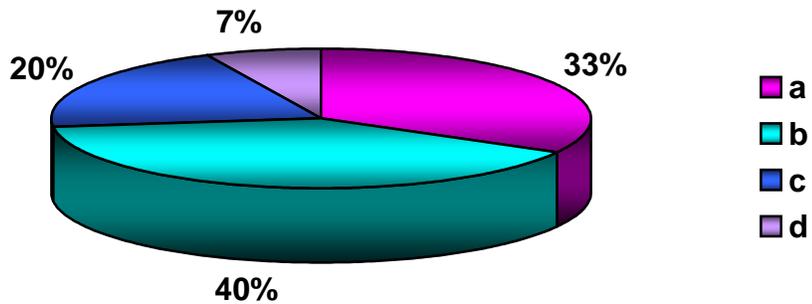
- a. 1
- b. 2 - 3
- c. 4 - 5
- d. mas de 6



Este grafico muestra, que el 53% de los veleristas encuestados, visitan a Cartagena por primera vez, el 27% han estado de 2 a tres veces en la ciudad, y el 20% la han visitado más de seis veces.

GRAFICO 8 ¿Con cuantas personas viaja normalmente?

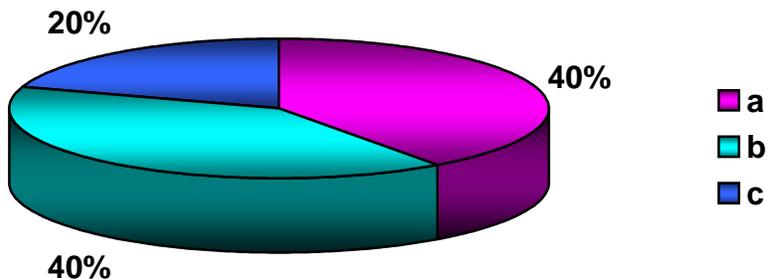
- a. Solo
- b. 1
- c. 2
- d. mas de 2



Según la Grafica, el 40% de la muestra representativa, viaja normalmente con una persona (conyugue), sin embargo, el 33% viaja solo, mientras que el 20% viajan con dos personas, y el 7% viaja con mas de 2 personas, que por lo general son familiares cercanos o amigos.

GRAFICO 9. ¿Cual es el promedio diario de gasto en la act. náutica?

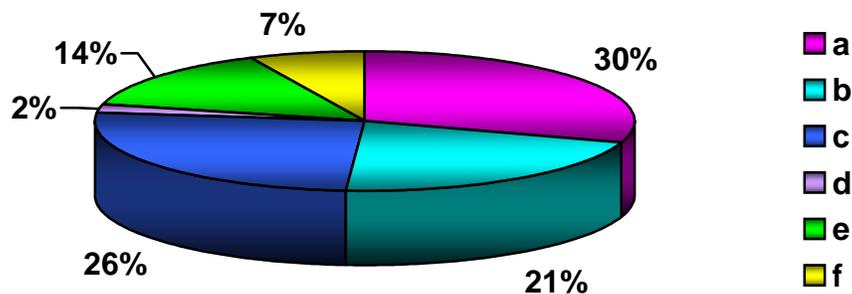
- a. USD \$ < 50
- b. USD \$ 50 - 75
- c. USD \$ 75 - 100
- d. USD \$ 100 - 125
- e. USD \$ > 125



Un 40% de los veleristas encuestados no gasta más de USD \$ 50, en un día, en la marina, actividades náuticas y reparación o mantenimiento de la nave, mientras otro 40% gasta diariamente entre USD \$ 50 a 75, y el 20% entre USD \$ 75 a 100.

GRAFICO 10 ¿En que destina principalmente su dinero (en el puerto)?

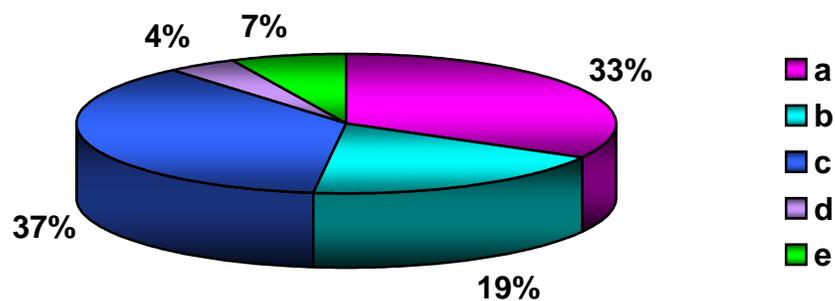
- a. Reparación y mantenimiento de la nave
- b. Actividades turísticas y recreacionales
- c. Alimentación
- d. Hospedaje
- e. Necesidades médicas
- f. Impuestos y procedimientos de la actividad náutica



Según la grafica anterior, se puede deducir que el 30% de los encuestados destina su dinero principalmente en reparación y mantenimiento de la nave, el 26% en alimentos, el 21% en actividades turísticas y recreacionales, un 14% lo destina a necesidades medicas, el 7% a Impuestos y procedimientos de la actividad náutica, y el 2% destina su dinero a hospedaje, ya que la mayoría de los veleristas, viven en la embarcación, y no se les hace necesario destinar sus fondos en este criterio.

GRAFICO 11 ¿ Por que decidió Venir a Cartagena?

- a. Ubicación geográfica
- b. Clima (ausencia de huracanes, tormentas, etc.)
- c. Cultura, turismo, actividades recreativas
- d. Obligación o necesidad particular
- e. Otras

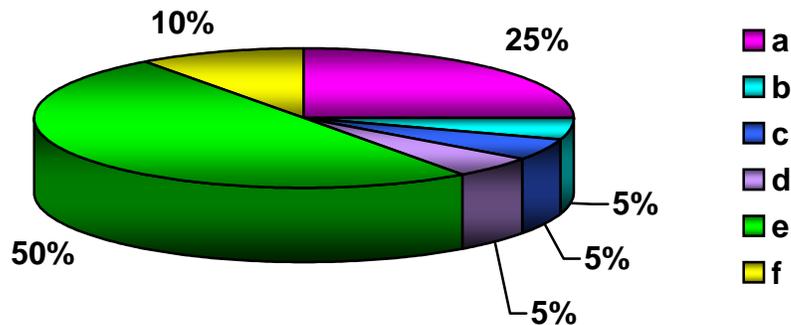


El 37% de los turistas náuticos encuestados decidió venir a Cartagena por turismo, cultura y recreación, un 33% debido a la ubicación Geográfica, es decir hace parte del recorrido hacia su destino final, el 19% decidió venir a Cartagena por el clima, ya que huyeron de los huracanes que en Agosto azotaron Norteamérica.³⁷

GRAFICO 12. ¿Por que medio se entero de Cartagena?

- a. Revistas y reportes náuticos
- b. Guías de turismo
- c. Internet
- d. Televisión
- e. Amigos
- f. Otros

³⁷ El **Huracán Katrina** fue un gran ciclón tropical que azotó el sur y el centro de los Estados Unidos en agosto de 2005, El **huracán Rita** Fue la decimoséptima tormenta, noveno huracán, quinto huracán mayor y segundo huracán de categoría 5 de dicha temporada.

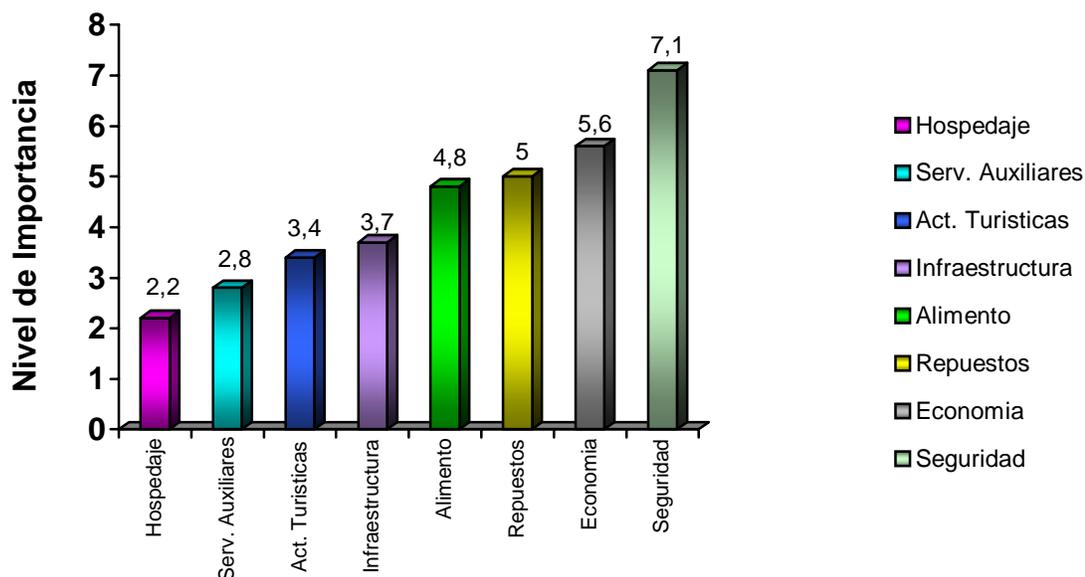


La mitad de las personas encuestadas, conoció a Cartagena por la sociedad naviera que anteriormente ha navegado por aguas Colombianas, es decir, la mayoría de las personas confían en los comentarios (publicidad boca a boca) de amigos o conocidos que han visitado la ciudad. Un 25% de estas personas lo han hecho por revistas y reportes de interés náutico, mientras un 10% la conocen por otros medios como libros de historia, navegando o por su importancia cultural e histórica.

Mientras solo un 5% han leído de la ciudad por la red, sin embargo manifestaron que no existe una página web que recopile la suficiente información que ellos necesitan para informarse. Otro 5% se ha enterado por la televisión por medio de distintos documentales, y el restante 5% han leído en agencias, guías de turismo que les ha despertado la curiosidad sobre la ciudad.

GRAFICO 13. ¿Que es lo mas importante para Usted en un puerto?

Nota: Numerado en orden de prioridad: (1) menos importante, (8) mas.

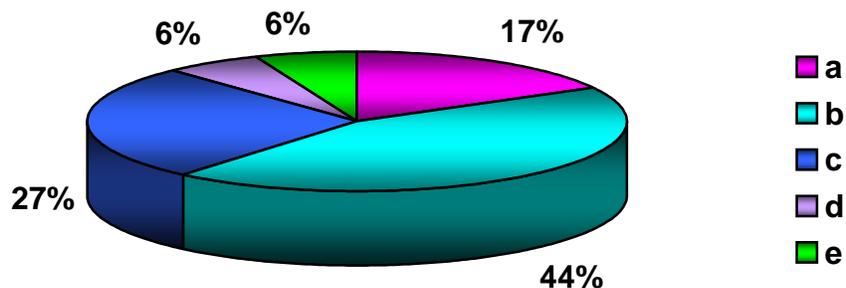


En orden de prioridad para los usuarios encuestados de embarcaciones menores deportivas, con un promedio de 7.1 la seguridad en el puerto es el factor mas importante, seguido de la economía con un promedio de 5.6, en tercer lugar esta el servicio de repuestos y mantenimiento de embarcaciones menores con un promedio de 5, en cuarto lugar se encuentra la alimentación en el puerto con un promedio de 4.8, de numero cinco se encuentra la infraestructura del muelle, marina o club náutico con un nivel de 3.7.

Lo anterior supone que para la satisfacción de un usuario de velero o yate internacional es importante tener en cuenta estos cinco factores, ya que para ellos, son los mas importantes en el servicio, y de esto depende en gran parte que se expresen bien de las marinas y/o Clubes locales y regresen a la ciudad.

GRAFICO 14. ¿Que cree usted que debería mejorar Cartagena para ser un destino competitivo a nivel internacional, (para botes y embarcaciones menores)?

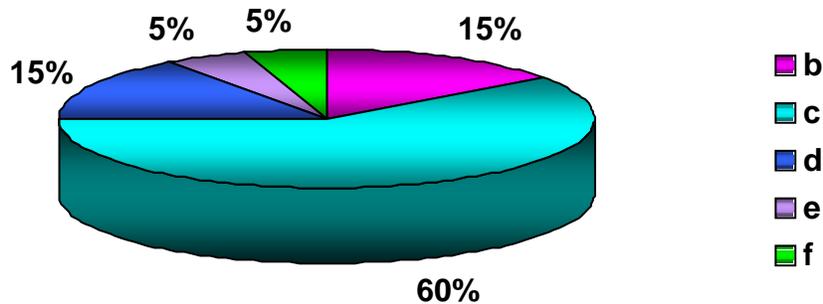
- a. Infraestructura portuaria
- b. Aumento de marinas o puertos
- c. Seguridad e implementación de programas de salvamento
- d. Utilizar una mejor estrategia de comunicación para promocionar la actividad Náutica a nivel nacional e internacional
- e. Mejorar los regimenes y procedimientos legales relacionados con la actividad
- f. Otros



Un 44% de los usuarios del servicio de embarcaciones menores piensa que Cartagena debería aumentar marinas, puertos o clubes náuticos que presten el servicio a turistas internacionales, el 27% manifiesta que la seguridad e implementación de programas de salvamento son clave para el desarrollo turístico de la ciudad, el 17% expresa que los clubes y marinas que existen deben mejorar su infraestructura portuaria para así brindar un mejor servicio, el 6% opina que deben utilizar mejores medios de comunicación para promocionar la actividad náutica, para así poder estar mejor informados, el otro 6% considera que deberían facilitar mas los regimenes y procedimientos legales.

❖ **GRAFICO 15.** ¿Que es lo que más le ha gustado de Cartagena?

- a. Economía
- b. Lugares turísticos
- c. Gente
- d. Clima y geografía
- e. Gastronomía
- f. Otros



La grafica muestra que el 60% de los usuarios de embarcaciones encuestados considera que lo que más le ha gustado de Cartagena es su gente por lo amable y trabajadora, el 15% opina que sus lugares turísticos son muy acogedores, el otro 15% expresa que el clima y su geografía, son sus principales atributos, el 5% le gusta su gastronomía, por sus deliciosos platos típicos y por la variedad, y el restante 5% menciona otras características como la historia y la naturaleza.

3.1.1 Análisis DOFA Sobre La Percepción Del Turista Usuario De Embarcaciones Menores Deportivas En La Ciudad De Cartagena:

Con base al resultado de las encuestas, a continuación se realizara un análisis DOFA, de la percepción de las personas usuarias del servicio en la ciudad de Cartagena, con el fin de convertir las ventajas comparativas en ventajas competitivas en el sector turístico.

3.1.1.1 Debilidades:

Escasez de estrategias comunicativas: Según los resultados obtenidos con el estudio anterior, los turistas usuarios de embarcaciones menores deportivas en Cartagena, consideran que no hay un medio de comunicación que transmita toda la información necesaria o que estimule la demanda de la ciudad como destino turístico y cultural.

Factores de Importancia para los turistas Navieros en un puerto: Los turistas opinaron que los tres factores mas importantes (ver grafico 9) son en primer lugar La seguridad de la marina o Club Náutico, en este factor hace falta Incrementar las medidas necesarias para proteger las embarcaciones de los turistas en el puerto, en segundo lugar la economía, para ellos es muy importante ya que consideran que Cartagena es una ciudad muy costosa, para el turista extranjero ya que según ellos, frecuentemente, se aprovechan de su condición de visitantes para obtener beneficios monetarios, mucho mas altos de los que obtendrían normalmente.

Carencias en la infraestructura actual, especialmente para embarcaciones más grandes, falta de acceso a servicios diversos e inexistencias de planes de crecimiento acordes al potencial de la demanda, limitación de la oferta de espacios de atraques.

Insuficiencia de Marinas o puertos: La percepción de los turistas navieros es que a Cartagena le hace falta Marinas o clubes náuticos con la suficiente infraestructura, para ser competitiva a nivel internacional, ya que las que existen actualmente no satisfacen la demanda, ni cuentan con la infraestructura necesaria que ellos requieren.

3.1.1.2 Oportunidades:

Factores Climáticos y Culturales: Cartagena, cuenta con un clima Favorable para la actividad náutica, ya que se encuentra en una zona libre de huracanes y tormentas, a diferencia de otros países como Estados Unidos y México, además por la importancia histórica, Cartagena es un escenario de gran interés para los visitantes extranjeros, por ser catalogada “Patrimonio histórico y Cultural de la humanidad por la UNESCO, esto puede ser utilizado para estimular a muchos turistas que aun se abstienen de cruzar aguas Colombianas, por medio de una comunicación de impacto.

Oportunidades de negocios, Creación de nuevas alternativas náuticas: La posibilidad de invertir en nuevas marinas y clubes náuticos, es una muy buena oportunidad de negocio, y de estimular empleos directos e indirectos que podrían traer grandes beneficios a la ciudad.

Hoy día, las mayores oportunidades de desarrollo para las marinas turísticas de la región las ofrece el Proyecto de Corredor Nautico del Caribe, ante la expectativa de la tendencia actual hacia la expansión del mercado náutico estimulada por la demanda norteamericana y europea. Este proyecto resaltaría la posibilidad de establecer y consolidar un circuito turístico de gran alcance; de llegarse a implementar como se tiene programado, se generarían beneficios que impactarían el crecimiento y dinamismo en los municipios incluidos.

3.1.1.3 Fortalezas:

Atractivos Turísticos: Cartagena posee atractivos de gran importancia histórica y cultural que principalmente la catalogan como un destino de interés para los turistas extranjeros.

Gente: Según los turistas Náuticos, la gente cartagenera es cordial, amigable y trabajadora, prueba de ello es que el 50% manifestaron que lo que mas le gustaba de la ciudad es su gente (ver Grafico 11), Así mismo la belleza de la mujer Cartagenera, contribuye a atraer la atención de los turistas.

Ubicación Geográfica estratégica, debido a la cercanía con puertos tan importantes como San Blas y Curasao.

3.1.1.4 Amenazas:

Con base a los resultados obtenidos por las encuestas y a las entrevistas personales con los veleristas que llegan a Cartagena, la mayor amenaza que ellos observan es la desorganización de la ciudad, con respecto a otras ciudades turísticas, importantes del caribe. Las autoridades competentes, no hacen buen uso de los recursos de la región, limitando así el crecimiento y el desarrollo de esta.

La regulación y trámites tanto en la internación de personas y embarcaciones como en el establecimiento de empresas turísticas.

La competencia con marinas de otros países que posee mayor dotación y variedad de atractivos turísticos, además de ofrecer mejor servicio e infraestructura a menores costos.

4. ESTRATEGIAS PARA IMPULSAR EL TURISMO NAUTICO DE EMBARCACIONES MENORES EN CARTAGENA DE INDIAS.

Después del análisis de los resultados de este estudio, sobre las marinas y clubes náuticos, se proponen algunas iniciativas que se consideran importantes para el desarrollo exitoso del turismo náutico en la ciudad. Se sugiere, que las propuestas deben ir acompañadas de acciones de política en diversas áreas relacionadas con el turismo, buscando su aplicación en el plazo inmediato, y con una visión de largo plazo.

Completar y fortalecer el equipamiento y calidad de los servicios públicos en los puertos: La administración local deben crear políticas para mejorar las condiciones en que se encuentra actualmente, la infraestructura urbana en apoyo de la actividad turística. Incluyen servicios de drenaje, agua potable, recolección de basuras, iluminación de calles, playas, señalización turística y resolver problemas de contaminación.

Fortalecer la seguridad pública por parte de las autoridades locales; esto incluye tanto en el mar como en los puertos; se ha planteado la posibilidad de contar con una mayor vigilancia por parte de las autoridades policíacas, así como de fomentar la comunicación, cooperación y apoyo, entre las autoridades de la ciudad. Contribuirá a ese fin, facultar a las marinas para ejercer un mayor control de acceso sobre su área, tanto en el mar, como en tierra.

Promover alianzas estratégicas, entre las marinas o clubes náuticos y otros prestadores de servicios turísticos: Se debe dar una complementariedad entre la oferta turística en general, para aprovechar los beneficios que pudiera tener la expansión del mercado, en el caso de marinas alejadas de

los servicios, como: restaurantes, tiendas, lugares de entretenimientos, hoteles. Es importante para exaltar su competitividad.

Complementar infraestructura y estandarizar la calidad en servicios proporcionados por las marinas o clubes náuticos: La instalación de nuevas y modernas marinas, estimulara una competencia que impulsara el mejoramiento en infraestructura y calidad.

Las autoridades de turismo en la ciudad debe diversificar los atractivos turísticos y atraer nuevos segmentos de turistas: la creación de nuevos proyectos ecológicos y marinos, como por ejemplo, un parque marino, además de fomentar el desarrollo de otras modalidades turísticas: Existe un gran potencial para realizar actividades deportivas acuáticas y de turismo ecológico en el sector, Es importante su organización y fortalecimiento, por parte de las marinas y clubes náuticos y de las autoridades gubernamentales locales.

El Distrito en apoyo con las mas importantes entidades financieras de crédito deberían impulsar sistemas nuevos de financiamiento para las marinas: La falta de acceso al capital a nivel local, así como el que este tipo de inversiones presenten tasa de retorno a largo plazo, pudiera impedir la culminación de nuevos proyectos de marinas, y la ampliación y modernización de las marinas ya existentes.

Impulsar un modelo de desarrollo sustentable en el funcionamiento de las marinas turísticas: El reconocimiento de impactos adversos a los ecosistemas, derivados de la actividad turística mal planificada, asociado a los cambios en las preferencias del turista a nivel internacional, ha exigido un nuevo enfoque de políticas y una visión hacia el desarrollo sustentable de la actividad. Turismo sustentable es “aquel que satisface las necesidades

actuales de los turistas, comunidades anfitrionas y prestadores de servicios, protegiendo y fortaleciendo oportunidades para el futuro, y que contempla y se dirige hacia el manejo integral y planificado de los elementos económicos, sociales y culturales de la región, y los procesos ecológicos esenciales para la conservación del medio ambiente y su biodiversidad”.

El Distrito junto a las autoridades turísticas deben crear estrategias internacionales de comunicación: es importante para la ciudad crear una estrategia comunicativa que ayude a lograr un posicionamiento a través de una imagen de impacto a nivel internacional. La creación de un sitio Web oficial, donde se encuentre toda la información pertinente a los turistas náuticos en distintos idiomas es una de las mejores herramientas, además, artículos en revistas náuticas para turistas, además de culturizar a las personas a brindarle un mejor trato y respeto a los turistas. Muchas veces la forma de ofrecer los productos a los turistas no es la más adecuada, ya que quieren vender el producto de cualquier forma, acosándolos e incomodándolos, además de ofrecerlo a un costo excesivamente alto. Es por esto que el comercio debe concientizarse de ofrecer un trato justo y equitativo a todos los turistas que visitan esta ciudad.

Gobierno departamental debe invertir en el desarrollo y crecimiento urbano. Es importante para poder vender a Cartagena como un puerto competitivo de servicios a embarcaciones menores contar con una buena infraestructura urbana, para esto es necesario que las autoridades encargadas inviertan en programas de mejoramiento para la comunidad como salud, educación, y trabajar para poder vender una buena imagen.

5. CONCLUSIONES

Cartagena, es una de las ciudades turísticas mas importantes de Colombia, cuenta con ventajas comparativas significativas como ser patrimonio histórico y cultural de la humanidad, además de contar con atractivos turísticos muy llamativos, pero estas, no han sido lo suficientemente explotadas por las autoridades competentes, quienes han hecho mal uso de los recursos ignorando muchas veces invertir en la ciudad, por ello que estas ventajas no son competitivas a nivel internacional.

El turismo náutico representa un factor importante dentro de la actividad turística en la ciudad, anualmente arriban a la ciudad aproximadamente 350 embarcaciones extranjeras, cifra insignificante considerando que por el caribe navegan anualmente mas de dos millones de veleros y yates con autonomía y en operación.³⁸ Esto demuestra que el turismo náutico de embarcaciones deportivas en la ciudad aun es una actividad incipiente.

Las condiciones negativas actuales del servicio son la razón por la cual esta modalidad turística no encuentra en el país un desarrollo adecuado por las siguientes causas:

Deficiente infraestructura: Las marinas y clubes náuticos que brinda el servicio en la ciudad carecen de infraestructura de calidad, que brinde satisfacción y llene las expectativas de los turistas, la falta de muelles para arribo en agua, y mas alternativas que cumplan con los requisitos mínimos de las marinas internacionales y que puedan llevar a la ciudad a establecer una imagen competitiva a nivel internacional.

³⁸ Ibid. Pag 3

Costos: Teniendo en cuenta las condiciones del servicio prestado las tarifas cobradas por las marinas y clubes en la ciudad son relativamente altas, ya que hace falta mejorar muchos factores que destaquen la calidad de dicho servicio, para que pueda ser competitivo, y ofrecer valores agregados a los usuarios de embarcaciones menores que arriban a la ciudad que compensen las altas tarifas.

Seguridad: Este es el factor mas importante para la satisfacción del turista extranjero en puerto, muchos de los veleros que navegan por el caribe se abstienen de venir a aguas colombianas por temor, ya que existe un *Warning*³⁹ establecido por los seguros de viajes norteamericanos que estipulan que los veleros que naveguen en aguas Colombianas no seran cobijados por el seguro, a la hora de una emergencia o un accidente, esto es debido a que, el país no cuenta con un programa de salvamento y un plan de búsqueda y rescate que auxilie a las embarcaciones en caso de un incidente.

Régimen Arancelario y de inmigración: El régimen arancelario actual es poco flexible (en costos y tramites) que presentan algunos destinos cercanos, en temas como la permanencia de las naves en puerto. Además, inmigración no tiene una normativa adecuada ni muy conocida por el cuerpo consular ni las autoridades portuarias.

Estrategias de Promoción: No existe un medio en el cual se suministre toda la información necesaria que requiere el turista internacional para tomar la decisión de visitar la ciudad.

Para lograr este propósito de convertir a Cartagena en puerto competitivo de embarcaciones menores se han planteado algunos proyectos, como la Integración de Colombia a el Corredor Náutico del Caribe, que promete el

³⁹ Advertencia.

crecimiento y desarrollo de la demanda de este destino para los próximos años, además significa una gran oportunidad de inversión y de empleo para muchas personas.

BIBLIOGRAFIA

- ❖ BÁEZ RAMÍREZ, Javier Eduardo. Balance del turismo regional en la década de los noventa y perspectivas: Los casos de Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Seccional del Caribe, Cartagena. 2000.
- ❖ COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCÉANO, Política Nacional Del Océano Y De Los Espacios Costeros, Ed. Legis, Colombia. 2004.
- ❖ CORPORACION ESCALERA NAUTICA, Análisis Situacional de las Marinas Turísticas en Sonora, México. Ed. Escalera Náutica, México, 2001.
- ❖ CLUB DE PESCA CARTAGENA, Pagina de la marina (visitada en Agosto 25 de 2005), <http://www.clubdepescacartagena.com/>
- ❖ CLUB NAUTICO CARTAGENA, Pagina oficial de la marina (Vistada en Agosto 25 de 2005), <http://www.clubnauticocartagena.com/>
- ❖ EDUARDOÑO S.A, Marina Santa Cruz, Pagina de presentación de la marina (visitada en Agosto 25 de 2005), <http://www.eduardono.com/>
- ❖ GARCIA-SORDO, Juan B. Marketing Internacional. Ed. Mc Graw Hill. Mexico, 2001.p. 502.
- ❖ KOTLER, Phillip. Marketing Para Turismo. Tercera Edición. Ed. Prentice Hall, España, 2004.

- ❖ MARITIME AND PORT INFORMATION SYSTEM, Corredor Nautico Turistico Colombiano, (Visitada el 14 de Septiembre de 2005), <http://www.mapis.com.co/corredor.htm>
- ❖ MANZANILLO MARINA CLUB, Manual de Funciones interno.
- ❖ MARINA TODOMAR CHL, pagina Web Oficial (visitada el 25 de Octubre de 2005), <http://www.marinetodomar.com/>
- ❖ MINISTERIO DE COMERCIO, Informe Al Congreso De La Republica 2004, sector comercio, industria y turismo, Presidencia de la Republica, Colombia, 2004.
- ❖ MINISTERIO DE DESARROLLO ECONOMICO, Documento Conpes Turismo Náutico, Colombia, 2000.
- ❖ TODO MAR CHL MARINA, Manual de Funciones interno.

ANEXOS

Anexo A. Formato de verificación para matrícula nueva de embarcación menor



ARMADA NACIONAL DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA MATRICULA NUEVA DE EMBARCACION MENOR

Fecha de recibo: (Documentos Completos) _____ de 2004

Fundamento Legal: DECRETO 2324 DE 1984 TITULO II ARTICULO 5 NUMERAL9 Y TITULO VI CAPITULO I ARTICULO 87

<input type="checkbox"/>	Requisito 1: Diligenciar ante la Dirección Nacional de Estupefacientes, el certificado para matricular la motonave y licencia de banda de servicio móvil marítimo.
<input type="checkbox"/>	Requisito 2: Consultar con el funcionario de la sección de naves menores sobre el nombre elegido para la m/n
<input type="checkbox"/>	Requisito 3: Presentar solicitud de asignación de perito para matrícula de la m/n
<input type="checkbox"/>	Requisito 4: Documentos de propiedad de casco y motores (factura, escritura o contrato de compraventa)
<input type="checkbox"/>	Requisito 5: Certificado de cámara de comercio con vigencia no superior a tres meses, del vendedor del casco y motores, si es persona jurídica o copia de Cédula de ciudadanía si es persona natural
<input type="checkbox"/>	Requisito 6: Copia de cédula de ciudadanía del comprador, si es persona natural, o certificado de cámara de comercio con vigencia no superior a tres meses, si es persona jurídica
<input type="checkbox"/>	Requisito 7: Declaración de importación del casco y motores (Si el casco es de construcción nacional no se le aplica)
<input type="checkbox"/>	Requisito 8: 03 fotos tamaño postal, 01 de popa, 01 de proa, 01 de costado y 03 fotos tamaño 4 x 5 cm de costado de la embarcación con el nombre y número de matrícula pintado en el casco.
<input type="checkbox"/>	Requisito 9: Informe pericial, presentado por el perito anexando los certificados correspondientes a la clasificación de la motonave, debidamente diligenciados, improntas de casco y motores, y los documentos relacionados en los ítem 1, 4, 5, 6, 7 y 8
<input type="checkbox"/>	Requisito 10: Liquidar cuenta, y firmas de AGEMN Y CP5

Observaciones:

Funcionario de Trámite

Fecha de trámite: _____ de 2004

Anexo B. Formato De Verificación Para Tramite Por Solicitud De Zarpes



ARMADA NACIONAL DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA CAPITANÍA DE PUERTO DE CARTAGENA

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA TRAMITE POR SOLICITUD DE ZARPES

Fecha de recibo: (Documentos Completos) _____ de 2004

Fundamento Legal: DECRETO 2324 DE 1984 TITULO II ARTICULO 5 NUMERAL9

- | | |
|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Requisito 1: Habérsele efectuado visita oficial por arribo anterior |
| <input type="checkbox"/> | Requisito 2: Presentar solicitud de autorización de zarpe |
| <input type="checkbox"/> | Requisito 3: Consignar en el Banco ganadero cuenta No 656-003001 el valor de \$ 2000.o (Dos mil pesos m/cte/). |
| <input type="checkbox"/> | Requisito 4: Diligenciar formato de solicitud de zarpe en original y copia, el cual puede obtenerse de la página de DIMAR www.dimar.mil.co , en la ventana de formatos. |
| <input type="checkbox"/> | Requisito 5: Diligenciar el formato del certificado de autorización capacidad máxima de transporte de combustible en original y copia, exclusivamente para la travesía que va a efectuar. |
| <input type="checkbox"/> | Requisito 6: Presentar lista de tripulantes y pasajeros con el número de identificación de los mismos. |
| <input type="checkbox"/> | Requisito 7: Copia de las licencias de navegación del capitán y tripulantes. |
| <input type="checkbox"/> | Requisito 8: Copia de la matrícula de motonave |
| <input type="checkbox"/> | Requisito 9: Presentar el formato de zarpe debidamente diligenciado, anexando los documentos relacionados en los ítem 4, 5, 6, 7 y 8 |
| <input type="checkbox"/> | Requisito 10: Registrar en el libro para firmas de SEGEL Y CP5 |

Observaciones:

Funcionario de Trámite

Fecha de trámite: _____ de 2004

Anexo C. Logotipo Marina Santa Cruz



Anexo D. Fotos Marina Santa Cruz





Anexo E. Logotipo Club Náutico Cartagena



Anexo F. Fotos Club Náutico Cartagena





Anexo G. Logotipo Club De Pesca Cartagena



Anexo H. Fotos Club de Pesca



Anexo I. Logotipo Todomar CHL Marina S.A



Anexo J. Fotos Todo Mar CHL Marina



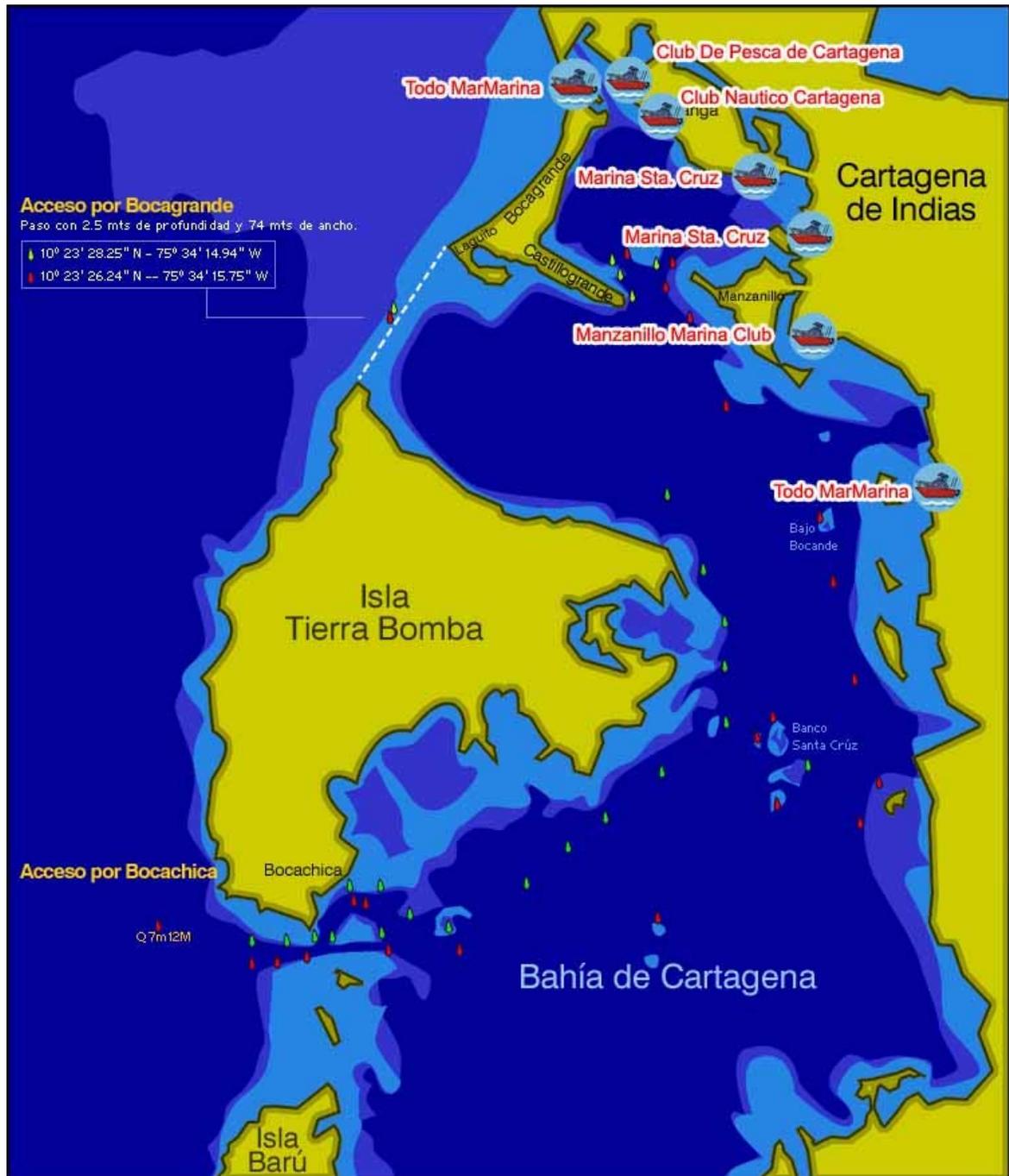
Anexo K. Logotipo Manzanillo Marina Club



Anexo L. Fotos Manzanillo Marina Club



Anexo M. Mapa de Acceso a Cartagena con las dos rutas de acceso para yates y embarcaciones deportivas a Cartagena de Indias.



Anexo N. Formato de encuestas

ENCUESTA A VELERISTAS O PROPIETARIOS DE EMBARCACIONES MENORES EN CARTAGENA

Nombre (opcional):

Marina en Cartagena:

País de Origen (nave):

País de Origen del dueño de la Nave:

Anterior puerto de arribo:

Próximo Puerto de destino:

Edad (opcional):

1. Que Longitud de nave posee?
 - a. < 16 ft
 - b. 16-26 ft
 - c. 26-40 ft
 - d. 40-65 ft
 - e. > 65 ft

2. Que tipo de Nave posee?
 - a. Motor
 - b. Vela Auxiliar
 - c. Vela con Motor trasero

3. Cuantas veces a visitado Cartagena?
 - a. 1
 - b. 2-3
 - c. 4-5
 - d. Varias
 - e. Es residente

4. Con cuantas personas viaja normalmente?
 - a. Solo
 - b. 1
 - c. 2
 - d. Otras: _____

5. Cual es el promedio diario de gasto en la actividad nautica?

- a. USD \$ < 50
- b. USD \$ 50-75
- d. USD \$ 75-100
- e. USD \$ 100-125
- f. USD \$ > 125

6. En que destina principalmente su dinero?

- a. Reparación de la Nave
- b. Turismo / actividades recreativas
- c. Alimentos
- d. Hospedaje
- e. Necesidades Medicas
- f. Impuestos y procedimientos de la actividad nautica

7. Por que decidió Venir a Cartagena?

- a. Ubicación Geográfica
- b. Clima (ausencia de huracanes, tormentas, ect)
- c. Cultura, turismo, actividades recreativas
- d. Por obligación o necesidad particular.
- e. Otras: _____

8. Por que medio se entero de Cartagena?

- a. Revistas o reportes Náuticas o Turísticas
- b. Guías de Turismo
- c. Internet
- d. Televisión
- e. Amigos
- f. Otras _____

9. Que es lo mas importante para Usted en un puerto? (Enumere en orden de importancia) 8- mas importante, 1 – menos importante

- a. alimentos
- b. Repuestos y reparación
- c. Economía
- d. Hospedaje
- e. Infraestructura portuaria
- f. Servicios Auxiliares para la nave
- g. Seguridad
- h. Zonas Recreativas
- i. Otras: _____

10. Que cree usted que debería mejorar Cartagena para ser un destino competitivo a nivel internacional, (para botes y embarcaciones menores)?

- a. Infraestructura Portuaria
- b. Aumento de Marinas o Puertos
- c. Seguridad e insuficiencia en programas de salvamento en aguas Colombianas
- d. Utilizar una mejor estrategia de comunicación para promocionar la actividad náutica a nivel nacional e internacional
- e. Mejorar los regimenes y procedimientos legales relacionados con la actividad.
- f. Otro: _____

11. Que es lo que mas le ha gustado de Cartagena?

- a. Economía
- b. Lugares turísticos
- c. Gente
- d. Gastronomía
- e. Clima y Geografía.
- f. Otro: _____