

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE SINALOA  
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES  
MAESTRÍA EN CIENCIAS SOCIALES CON  
ÉNFASIS EN ESTUDIOS REGIONALES**



**TESIS**

**INTERVENCIÓN DEL CAPITAL SOCIAL EN EL SECTOR DE LOS CRUCEROS  
TURÍSTICOS EN PUERTO VALLARTA, JALISCO Y CABO SAN LUCAS, BAJA  
CALIFORNIA SUR, DURANTE EL PERIODO 2010-2014**

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE  
MAESTRA EN CIENCIAS SOCIALES  
CON ÉNFASIS EN ESTUDIOS REGIONALES**

**PRESENTA:  
LIDIA GUADALUPE CORONA ÁLVAREZ**

**DIRECTORA DE TESIS:  
DRA. NADIA ILENIA PEINADO OSUNA**

**ASESORES:  
DR. GIOVA CAMACHO CASTRO  
MC. PATRICIA GAMBOA MORA**

**MAZATLÁN SINALOA, DICIEMBRE DE 2020.**



## **UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE SINALOA**

### **CARTA CESION DE DERECHOS**

En la Ciudad de Mazatlán, Sinaloa, México, el día **10** del mes **diciembre** del año **2020** el (la) que suscribe **Corona Álvarez Lidia Guadalupe** alumno (a) del Programa de Maestría en Ciencias Sociales con énfasis en Estudios Regionales con número de cuenta **9664957-7**, de la Unidad Académica de la Facultad de Ciencias Sociales, manifiesta que es autor (a) intelectual del presente trabajo de Tesis bajo la dirección de la **Dra. Nadia Ilenia Peinado Osuna** y cede los derechos del trabajo titulado: "**Intervención del Capital social en el sector de los cruceros turísticos en Puerto Vallarta, Jalisco y Cabo San Lucas, Baja California Sur durante el periodo 2010-2014**", a la Universidad Autónoma de Sinaloa para su difusión, con fines académicos y de investigación por medios impresos y digitales.

**La Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México) protege el contenido de la presente tesis. Los usuarios de la información contenida en ella deberán citar obligatoriamente la tesis como fuente, dónde la obtuvo y mencionar al autor intelectual. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "CA. Lidia Guadalupe", with a large, stylized flourish at the end.

---

**Corona Álvarez Lidia Guadalupe**

Nombre completo y firma



## **UAS- Dirección General de Bibliotecas**

### **Repositorio Institucional**

#### **Restricciones de uso**

**Todo el material contenido en la presente tesis está protegido por la Ley Federal de Derechos de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).**

**Queda prohibido la reproducción parcial o total de esta tesis. El uso de imágenes, tablas, gráficas, texto y demás material que sea objeto de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente correctamente mencionando al o los autores del presente estudio empírico. Cualquier uso distinto, como el lucro, reproducción, edición o modificación sin autorización expresa de quienes gozan de la propiedad intelectual, será perseguido y sancionado por el Instituto Nacional de Derechos de Autor.**



**Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-No Comercial-Compartir Igual, 4.0 Internacional.**

## Resumen

Esta Investigación denominada “Intervención del Capital Social en el Sector de los Cruceros Turísticos en Puerto Vallarta, Jalisco y Cabo San Lucas, Baja California Sur, durante el periodo 2010-2014”, se planteó comprobar en los destinos mencionados los elementos del capital social como la confianza, organización y participación que intervinieron de manera inmediata para evitar la cancelación total en el arribo de los cruceros turísticos, contrario a la crisis que se presentó en Mazatlán durante el periodo en cuestión.

Es importante señalar, del puerto sinaloense se retiraron totalmente los recorridos turísticos bajo el argumento de inseguridad que imperó en territorio nacional y la mínima colaboración de los funcionarios públicos (Peinado, 2016). Por lo cual, se consideró pertinente seguir un encuadre sociológico de esta problemática, a través del capital social dado que la permanente afluencia turística, se atribuyó a la capacidad relacional de los diversos agentes de los sectores involucrados en ambos puertos.

El método aplicado fue cualitativo-deductivo bajo el enfoque de la hermenéutica y la entrevista a funcionarios e informantes clave. Como evidencia importante, cabe destacar el Comité local de cruceros de Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, primer escenario donde surgieron las dinámicas vinculantes generadas localmente. Además, la aparición de la cuarta categoría *coordinación* que articuló como segundo espacio social al Comité de la Ruta Pacífico, integrado por los Estados Baja California Sur, Sinaloa y Jalisco.

Por consiguiente, se concluye que la movilización inmediata de las categorías del capital social –confianza, organización, participación y coordinación- crearon una serie de estrategias que influyeron positivamente en la decisión de viaje del turista, en consecuencia la llegada permanente de arribos de cruceros a Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, durante la época de crisis en contraste con el puerto de Mazatlán.

**Palabras clave:** Capital Social, Turismo de Cruceros, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta, Comité local de cruceros, Comité de Ruta Pacífico.

## Abstract

This investigation called “Intervention of Social Capital in the Tourism Cruise Sector in Puerto Vallarta, Jalisco and Cabo San Lucas, Baja California Sur, during the period 2010-2014”, was proposed to prove in the aforementioned destinations, if the elements of social capital such as trust, organization and participation intervened immediately to avoid the total cancellation of tourist cruise ship arrivals, contrary to the crisis that occurred in Mazatlán during the same period.

It is important to point out that tourist vessels routes were totally cancelled from Mazatlan port due to the context of insecurity that prevailed in the national territory and the minimal collaboration of public officials (Peinado, 2016). Therefore, it was considered pertinent to follow a sociological framework of this problem through social capital since the permanent influx of tourists was attributed to the relational capacity of various sectors involved’s agents in both ports.

The applied method was qualitative-deductive under the hermeneutic approach and the interview with officials and key informants. As important evidence, it is worth to highlight the Local Cruise Committee of Cabo San Lucas and Puerto Vallarta, the first scenario where the binding dynamics generated locally emerged. In addition, the appearance of the fourth *coordination* category that articulated as the second social space the Pacific Route Committee, made up by the Mexican states Baja California Sur, Sinaloa and Jalisco.

Accordingly, it is concluded that the immediate mobilization of the social capital categories - trust, organization, participation and coordination - created a series of strategies that positively influenced the tourist's travel decision, consequently the permanent arrival of cruise ship to Cabo San Lucas and Puerto Vallarta during times of crisis, in contrast to the port of Mazatlán.

**Key Words:** Social Capital, Cruise Tourism, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta, Local Cruise Committee, Pacific Route Committee.

**Con gran amor para:**

*Mi hijo Leonardo y mi esposo Diego Humberto*

*Mis padres Mercedes y Héctor Felipe*

*Doña Mary Montenegro*

## **Agradecimientos**

El gusto por la educación continua me ha llevado a culminar esta apasionante pero difícil etapa de posgrado. Con certeza, el campo de la investigación social amplía la profesionalización de mis habilidades al igual que tener presente la práctica y transmisión cotidiana de los valores colectivos para contribuir a la regeneración comunal.

Agradezco eternamente a mis padres su amor, apoyo y confianza incondicional en todas las decisiones de mi vida, aun después de haber dejado el nido. A mi compañero de vida y cómplice de aventuras, Diego Humberto por brindarme confort, aliento y compartir conmigo tu análisis crítico en los momentos más difíciles. Con la esperanza de que los frutos de este mutuo esfuerzo recompense las ausencias que surgieron durante el proceso.

Para mi adorado Leonardo, que éste producto sea una fuente de inspiración para tu incursión en el campo de la ciencia, pues ya desde tu primer añito influyó aunque indirectamente en tu formación. Comparto la gratitud especial a Ud. Doña Mary, por su amor y solidaridad a través del apoyo moral y económico que nos ha dedicado desinteresadamente.

Merecen reconocimiento por su calidad académica los maestros del programa, el Dr. Ramón Ismael Alvarado, Dra. Roxana Loubet Orozco, Dra. Frambel Lizárraga Salas, Dr. Roberto Carlos López, Dr. Marco Alejandro Núñez y Dr. Rigoberto Ocampo Alcántar. Para la coordinación de maestría integrada por la Dra. Norma Miriam Rodríguez Domínguez y la Mtra. Hortencia del Carmen Cárdenas Vázquez, muchas gracias por su amable atención.

Mi agradecimiento sincero al comité de tesis conformado por la Dra. Nadia Ilenia Peinado Osuna, el Dr. Giova Camacho Castro y MC. Patricia Gamboa Mora por su paciencia, compartir su valiosa experiencia y pertinentes señalamientos que enriquecieron el producto final. En especial gratitud para mi gran amiga Nadia, quien me impulsó a ingresar al interesante mundo científico.

Distingo el esfuerzo de los integrantes de la generación 2018-2020, específicamente a mis compañeras Antonieta, Mayra, Laura, Angela, Ana, Eunice, Mariana, Jocelyn, Valeria y compañero David. Gracias por coincidir en empatía, respeto y fraternidad. *“Lo que se mama en casa se lleva a cualquier área fuera de ésta”*, Muchas felicidades!.

Finalmente, gracias al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por el otorgamiento de la Beca que hizo posible realizar este posgrado. Así como también, a mi alma Máter, la Universidad Autónoma de Sinaloa por haber permitido formarme en las instalaciones de la Facultad de Ciencias Sociales.



# CONTENIDO

RESUMEN	1
ABSTRACT	1
AGRADECIMIENTOS	2
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>10</b>
ESTRUCTURA DE LA TESIS	29
<b>ESTADO DEL ARTE</b>	<b>30</b>
<b>CAPÍTULO I. CUATRO VISIONES DE UN CONCEPTO HETEROGÉNEO: CAPITAL SOCIAL</b>	<b>39</b>
INTRODUCCIÓN	39
1.1. LOS ORÍGENES DEL “CAPITAL” Y LO “SOCIAL”	40
1.2. GÉNESIS DEL CONCEPTO CAPITAL SOCIAL	40
1.3. CONCEPCIONES CONTEMPORÁNEAS DEL CAPITAL SOCIAL	42
1.3.1. RECURSOS MATERIALES Y SIMBÓLICOS ASOCIADOS A LOS AGENTES	42
1.3.2. INTEGRACIÓN DE ACCIONES INDIVIDUALES Y COLECTIVAS EN LA ESTRUCTURA SOCIAL	43
1.3.3. LOS ATRIBUTOS PROMOTORES DE LA EFICIENCIA EN LA SOCIEDAD	46
1.3.4. CARACTERÍSTICAS INSTAURADAS EN LOS VÍNCULOS SOCIALES	48
1.4. ALCANCES DEL CAPITAL SOCIAL EN LA ORGANIZACIÓN SOCIAL	51
1.4.1. RELACIONES DE INTERCAMBIO PERMANENTE Y RECONOCIBLE	51
1.4.2. TRANSICIÓN DE RESULTADOS MICRO A MACRO	52
1.4.3. LA COMPETENCIA INSTITUCIONAL Y BIENESTAR COLECTIVO	55
1.4.4. LA INFLUENCIA DE LA CULTURA EN LA ECONOMÍA	59
1.5. INTERVENCIÓN DEL CAPITAL SOCIAL EN LAS RELACIONES SOCIALES	62
1.5.1. LA INTERACCIÓN SOCIAL CONTINUA	62
1.5.2. LA PROPIEDAD PÚBLICA DEL CAPITAL SOCIAL	64
1.5.3. LAS REDES Y EL DESARROLLO DEMOCRÁTICO	66
1.5.4. LA CONFIANZA EN EL DESARROLLO DE LAS SOCIEDADES	68
1.6. ELEMENTOS QUE CONFORMAN EL CAPITAL SOCIAL	72
1.6.1. RED DE RELACIONES CON RECURSOS TANGIBLES E INTANGIBLES	72
1.6.2. FACTORES FUNCIONALES EN LA ESTRUCTURA SOCIAL	73
1.6.3. CUALIDADES DE LA COMUNIDAD	75
1.6.4. PROPIEDADES DEL ORDEN COLECTIVO	80
1.7. CONCLUSIÓN	90
<b>CAPÍTULO II. EVOLUCIÓN Y RELEVANCIA DEL TURISMO Y EL SECTOR DE CRUCEROS EN EL MUNDO</b>	<b>95</b>
INTRODUCCIÓN	95
2.1. EVOLUCIÓN DEL FENÓMENO DEL TURISMO	95
2.2. RELEVANCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DEL TURISMO EN EL CONTEXTO MUNDIAL	97
2.3. EL TURISMO DE CRUCEROS Y SU IMPORTANTE DESEMPEÑO GLOBAL	100
2.4. EL TURISMO EN MÉXICO	102
2.5. EL SECTOR DE CRUCEROS EN MÉXICO	103

<b><u>CAPÍTULO III. CABO SAN LUCAS: EL CAPITAL SOCIAL ARTICULADOR DE LA AFLUENCIA TURÍSTICA</u></b>	<b>108</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>108</b>
<b>3.1. BAJA CALIFORNIA SUR: EL TURISMO INSTRUMENTO TRANSVERSAL E INCLUSIVO</b>	<b>108</b>
3.1.1. LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN LOS CABOS	111
3.1.2. EL PUERTO TURÍSTICO DE CABO SAN LUCAS	112
3.1.3. EL TURISMO DE CRUCEROS Y SU TRASCENDENCIA EN CABO SAN LUCAS	114
<b>3.2. ELEMENTOS DEL CAPITAL SOCIAL EN CABO SAN LUCAS</b>	<b>116</b>
3.2.1 EL COMITÉ LOCAL DE CRUCEROS EN CABO SAN LUCAS	117
3.2.2. SURGIMIENTO DEL COMITÉ DE LA RUTA PACÍFICO	130
<b>ESTRATEGIAS DEL CAPITAL SOCIAL DE CABO SAN LUCAS DURANTE LA CRISIS DE CRUCEROS</b>	<b>133</b>
<b><u>CAPÍTULO IV. PUERTO VALLARTA: EL CAPITAL SOCIAL IMPULSOR DE LA PROFUSIÓN TURÍSTICA</u></b>	<b>138</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>138</b>
<b>4.1. JALISCO: EL TURISMO ESTRATEGIA PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO</b>	<b>138</b>
4.1.1. EL TURISMO EN EL PUEBLITO MÁS MEXICANO: PUERTO VALLARTA	140
4.1.2. EL TURISMO DE CRUCEROS EN PUERTO VALLARTA	142
4.1.3. LA DISTINCIÓN DEL SEGMENTO CRUCERISTA EN PUERTO VALLARTA	143
<b>4.2. ELEMENTOS DEL CAPITAL SOCIAL EN PUERTO VALLARTA</b>	<b>145</b>
4.2.1. EL COMITÉ LOCAL DE CRUCEROS EN PUERTO VALLARTA	146
4.2.2 EMERGENCIA DEL COMITÉ DE LA RUTA PACÍFICO	161
<b>ESTRATEGIAS DEL CAPITAL SOCIAL EN PUERTO VALLARTA DURANTE LA CRISIS DE CRUCEROS</b>	<b>167</b>
<b><u>CONCLUSIONES</u></b>	<b>174</b>
<b>DEL SUPUESTO HIPOTÉTICO</b>	<b>174</b>
<b>DE LOS OBJETIVOS</b>	<b>176</b>
<b>EL CONTINUO ARRIBO DE CRUCEROS A CABO SAN LUCAS</b>	<b>180</b>
<b>EL FLUJO PERMANENTE DE CRUCEROS A PUERTO VALLARTA</b>	<b>181</b>
<b>PROCESO DEL CAPITAL SOCIAL EN LOS PUERTOS DE LA RUTA PACÍFICO: CABO SAN LUCAS Y PUERTO VALLARTA</b>	<b>182</b>
<b>FUENTE DEL CAPITAL SOCIAL DEL COMITÉ LOCAL DE CRUCEROS</b>	<b>183</b>
<b>FUENTE DEL CAPITAL SOCIAL DEL COMITÉ DE LA RUTA PACÍFICO</b>	<b>186</b>
<b>TIPOLOGÍA DE REDES DEL CAPITAL SOCIAL</b>	<b>188</b>
<b>REFLEXIONES Y CONSIDERACIONES FINALES</b>	<b>191</b>
<b><u>REFERENCIAS</u></b>	<b>193</b>
<b><u>FUENTES HEMEROGRÁFICAS</u></b>	<b>204</b>
<b><u>ENTREVISTAS</u></b>	<b>206</b>
<b><u>ANEXOS</u></b>	<b>207</b>
<b>ANEXO A. GUÍA DE ENTREVISTA A INFORMANTES CLAVE DE CABO SAN LUCAS</b>	<b>207</b>
<b>ANEXO B. GUÍA DE ENTREVISTA A INFORMANTES CLAVE DE PUERTO VALLARTA</b>	<b>208</b>

<b>ANEXO C. GUÍA DE ENTREVISTA A INFORMANTES CLAVE DEL SECTOR DE CRUCEROS SOBRE CABO SAN LUCAS (INGLES)</b>	<b>209</b>
<b>ANEXO D. GUÍA DE ENTREVISTA A INFORMANTES CLAVE DEL SECTOR DE CRUCEROS SOBRE PUERTO VALLARTA (INGLES)</b>	<b>210</b>
<b><u>ÍNDICE DE FIGURAS</u></b>	<b><u>211</u></b>
<b><u>ÍNDICE DE GRÁFICAS</u></b>	<b><u>212</u></b>
<b><u>ÍNDICE DE TABLAS</u></b>	<b><u>212</u></b>
<b><u>ÍNDICE DE SIGLAS O ABREVIATURAS</u></b>	<b><u>213</u></b>



## **INTRODUCCIÓN**

El turismo es un fenómeno que ha formado parte de procesos históricos inherentes a la actividad humana. Sus inicios respondieron a cada época ya sea por movilización migratoria, conflictos bélicos, negociaciones comerciales y viajes de recreación. Así, durante la época de los sumerios se caracterizó por los viajes impulsados con la invención de la moneda y el comercio. En Grecia, se distinguió debido a la asistencia tanto de participantes como espectadores a los Juegos Olímpicos. Por su parte, los romanos hacían excursiones a templos, santuarios, festividades, baños termales, con el fin de descansar y alejarse del ruido de las urbes; también, para mantener comunicación entre el mando base con los territorios. Además, los profesionales o técnicos de la construcción viajaban para mejorar sus habilidades en cuanto a diseños, edificación de palacios y criptas (Guerrero & Ramos, 2014).

En el siglo XV inicia el turismo moderno que continuó hasta las primeras décadas del siglo XIX. Con el desarrollo de Inglaterra como nación y el aumento de la comercialización, aparecen también los primeros turistas que viajaron para mejorar sus conocimientos, de esa manera el Grand Tour resultó ser un recorrido necesario en la formación de futuros profesionistas o gobernantes públicos. En ese sentido, al final del siglo XVIII y mediados del siglo XX durante la Revolución Industrial en Europa, se sentaron las bases del turismo de masas porque las personas empezaron a cambiar sus fuentes de trabajo en la transición de la actividad agrícola a la manufacturera, propiciando aumento de riqueza, instrucción de la clase media, el tiempo libre que dio pie al turismo vacacional y la

remuneración de los periodos de descanso en los países industrializados (Sancho, 2008; Guerrero y Ramos, 2014).

Durante la segunda mitad del siglo XX, después de la Segunda Guerra Mundial, las travesías internacionales se hicieron asequibles cada vez más dado que el aeroplano militar se convirtió en civil y permitió el pasaje a destinos. El valor económico del petróleo, el desarrollo de las comunicaciones y el transporte, contribuyeron a la creación de nuevas y distante rutas. Por lo que, el incremento paulatino de viajes ya no solo por ocio, sino, también de negocios o estudios profesionales, trajo consigo la propuesta de productos o paquetes turísticos estandarizados acorde a las necesidades y gustos de los viajantes (Sancho, 2008; Guerrero y Ramos, 2014).

Además, se distinguen eventos como el “boom turístico”, los “baby boomeers” y el surgimiento de escuelas de turismo para la profesionalización del personal al servicio del turista. El uso del automóvil al interior de los países benefició al turismo nacional mejorando la movilidad de las personas. Por otro lado, el incremento en la calidad de vida para las poblaciones de los países más avanzados les permitió acceder a mayor tiempo libre con nuevas formas de hacer turismo. Dado las condiciones previas, las ciudades optaron por invertir en mejoras de la planta de servicios básicos y turísticos para incrementar los desplazamientos a centros vacacionales (Sancho, 2008; Guerrero y Ramos, 2014).

El turismo durante el siglo XXI, se ha caracterizado por la existencia de una conciencia más ecológica de los desarrolladores turísticos y gobiernos, la oferta de productos más especializados para mercados demandantes de experiencias,

aviones de bajo costo, así como, también la aparición y uso del boleto electrónico. Por otra parte, la tecnología sofisticada propició el contacto de la industria turística con los consumidores a través de sitios web y sistemas informáticos para comprar servicios o reservaciones directas (Guerrero y Ramos, 2014).

Por lo tanto, la idea del turismo se ha conceptualizado a través de diversos enfoques teóricos, bajo la esencia de viajar del individuo desde su lugar de origen a otro. En ese sentido, Sancho establece como definición del turismo: “A todas aquellas actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a los de su residencia habitual, por un periodo de tiempo consecutivo menor a un año con fines de ocio, negocios y otros” (2008, p. 11).

En consonancia con lo anterior, la actividad turística está claramente influenciada por el crecimiento económico y a nivel mundial las previsiones apuntan a que el turismo continuará en aumento en los próximos años. En consecuencia, su aportación económica va ligada al crecimiento de la misma. Ante ese panorama, el turismo se ha convertido en la segunda actividad económica más importante del mundo, por ser generador no sólo de riqueza directa, sino también debido al gran número de empleos directos e indirectos en los países en donde está presente dicha actividad, si exceptuamos aquellos en conflicto armado o muy bajo nivel socio-económico (Sancho, 2008).

Según información de la OMT (Organización Mundial del Turismo) en el 2017 el sector turismo aportó 8.3 billones de dólares, es decir, el 10.4% del Producto Interno Bruto mundial (PIB) y empleó a 313 millones de personas en el mundo. Las previsiones para el 2030 indican que el sector turístico siga creciendo rápidamente, con un aumento previsto de las llegadas de turistas internacionales a

los diferentes países, del 3.3% anual hasta alcanzar los 1800 millones de viajeros; al mismo tiempo, se estima que la cuota de mercado de las economías emergentes haya aumentado del 30% en 1980, hasta el 45% en 2016, donde alcance el 57% para 2030, lo que equivale a más de 1,000 millones de llegadas de turistas internacionales (OMT, 2018).

A nivel nacional el turismo se ha configurado como la tercera actividad generadora de divisas después de la recepción de remesas y los ingresos derivados de los productos del petróleo. Por lo que, en el año 2017, México se posicionó en el puesto número seis a nivel mundial, por recibir poco más de 39 millones de turistas internacionales de acuerdo con el barómetro de la OMT y obtuvo 21,332 millones de dólares por este concepto, lo que lo ubicó en el lugar número 15 en la escala internacional conforme a los Resultados de la actividad turística de enero 2018 (DATATUR, 2018a).

De acuerdo con la Secretaría de Turismo (SECTUR), el crecimiento del PIB y los empleos nacionales producidos posicionan al turismo como una de las actividades claves para el desarrollo del país (SECTUR, 2014a). En el año 2018, la Cuenta Satélite del Turismo de México (CSTM) expone que el Producto Interno Bruto Turístico (PIBT) ascendió a 1,941,343 millones de pesos, con una participación estimada de 8.7% en la economía del país. Y generó 2.3 millones de trabajos, es decir, el 6% respecto al total nacional de acuerdo a la información proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2018).

Dicho lo anterior, dentro del contexto nacional en el campo del turismo se distinguen segmentos o distintos tipos de actividad turística conocidos como: turismo religioso, cultural, ecoturismo, de aventura, negocios o convenciones,



médico, sustentable, político, náutico, arqueológico, tradicional de sol y playa; y el turismo de cruceros, siendo éste, el principal objeto de análisis en esta investigación.

En relación al turismo de cruceros, esta actividad en México ha estado presente desde la década de 1970 del siglo XX. Si bien, no se le otorgaba mayor interés en la política turística nacional debido a que ésta se concentraba en el desarrollo de infraestructura hotelera, aeroportuaria o terrestre. No obstante, el aumento considerable de esta actividad en el decenio de 1980 captó la atención del Estado, al convertirse en el planificador de planes y proyectos aplicables en los destinos costeros encaminados usualmente al turismo de sol y playa (Martínez, 2011).

De manera que, en 1985 más del 70% de los 1,482 arribos de cruceros al país se realizó a cuatro puertos: Cozumel, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta y Acapulco. Durante ese mismo año, la infraestructura portuaria que era utilizada por la modalidad de cruceros solo contaba con tres muelles ubicados en Cozumel, Acapulco y Puerto Vallarta. De este modo, la apertura al otorgamiento de concesiones, originó innovaciones y reformas legales que han transformado el sistema portuario nacional, al otorgar la mayoría de estas concesiones durante 1995-2000. Donde resulta que de los 116 puertos existentes sólo 47 están fuera de la Administración Portuaria Integral (API) (Martínez, 2011).

En la actualidad los puertos que se distinguen por recibir cruceros turísticos en México son 20, pero tan sólo el 70% de estas llegadas se concentran en siete de ellos: Cozumel, Majahual, Ensenada, Progreso, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta y Mazatlán. Con lo que, respecta al turismo de cruceros en el año 2017, los ingresos

asociados a esta actividad en México se registraron 475.8 millones de dólares, se recibieron alrededor de 7.3 millones de turistas y 2,545 arribos, lo que ubicó al país como líder mundial en este segmento (DATATUR, 2018a). De modo que, en el contexto nacional el 66.8% de llegadas se concentraron en la zona del Golfo-Caribe y el 33.2% en la zona del Pacífico mexicano (DATATUR, 2018b).

En el comienzo del siglo XXI, factores como la constante inversión pública y privada en infraestructura portuaria, el apoyo a la actividad crucerista mediante instrumentos públicos y nuevas rutas en el Caribe Occidental, propiciaron durante 2000-2005 una tasa de crecimiento media anual de 15.4% en arribos de pasajeros a México. En contraste, en el periodo 2005-2010 se presentó una cifra del 0.3%. En la misma época, el ingreso de empresas navieras y corporaciones multinacionales buscaron ampliarse a otros rumbos (Martínez, 2011). Razón por la cual, hoy en día, se distinguen en el país cuatro rutas de cruceros turísticos que se ilustran en la siguiente tabla, según información de las Noticias de cruceros (2019):

**Tabla 1. Rutas de cruceros turísticos en territorio mexicano**

Nombre de ruta	Puertos
<b>Golfo de México</b>	Puerto Progreso, Yuc. y Cancún, Q. Roo.
<b>Ruta Mar Caribe</b>	Playa del Carmen Q. Roo, Cozumel Q. Roo y Majahual Q. Roo.
<b>Ruta Riviera Mexicana</b>	Puerto Vallarta, Jal., Manzanillo, Col., Zihuatanejo, Gro., Acapulco Gro. y Puerto Chiapas, Chis.
<b>Ruta Mar de Cortés</b>	Ensenada, B.C., La Paz, B.C.S., Cabo San Lucas, B.C.S. y Mazatlán, Sin.

Fuente: Elaboración propia con base en Noticias de cruceros (2019).

La relevancia de estas rutas en México se confirmó con datos estadísticos sobre los arribos de los cruceros turísticos de DADATUR correspondientes al año 2018. Es decir, la Ruta Mar Caribe se posicionó en el primer lugar al obtener el

61%, como segundo sitio se ubicó a la Ruta Mar de Cortés con una recepción del 24%, en el tercer puesto encontramos a la Ruta Riviera Mexicana con 9%, por último, se situó la Ruta Golfo de México en conseguir el 6% (DATATUR, 2018b). Las rutas mencionadas se establecieron conforme al itinerario de la Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA).

A partir de la clasificación de las rutas de cruceros en el país, esta investigación se enfocó en el estudio de la Ruta del Pacífico<sup>1</sup> mexicano, en base a que, en el periodo 2010-2014 se suscitó la cancelación de recorridos en el destino de Mazatlán, a diferencia de las otras rutas que continuaron sus navíos a Cabo San Lucas y Puerto Vallarta. Por lo tanto, estos dos destinos se configuraron como el objetivo de análisis en los cuales interesa indagar por qué en ellos sí permaneció el continuo arribo de buques.

De acuerdo a Peinado (2016) la causa principal de la cancelación en Mazatlán fue la transición del gobierno estatal de Jesús Aguilar Padilla a Mario López Valdez, aunado a los tres cambios de Secretario de Turismo en el estado. Lo anterior sucedió en el marco de un ambiente de inseguridad a nivel nacional resultado de la política del presidente a cargo Felipe Calderón. Otras de las causas fueron: la no competitividad del destino, la crisis económica de Estados Unidos, las advertencias de viaje emitidas de no viajar a México derivadas de la inseguridad y violencia del narcotráfico.

---

<sup>1</sup>La denominación como Ruta del Pacífico mexicano corresponde a su ubicación geográfica, esta incluye a los destinos: Cabo San Lucas, Mazatlán y Puerto Vallarta donde se concentra el mayor movimiento de recorridos. Durante el periodo en cuestión los puertos compartieron como característica la duración del itinerario de siete días, además se estima, las estrategias de comercialización de las empresas navieras en la ruta por la relativa cercanía entre uno y otro puerto. Al mismo tiempo, por la presumible afectación del hecho problemático de los cruceros en Mazatlán hacia Puerto Vallarta y Cabo San Lucas.

En ese tenor, la tendencia en arribos previa y posterior al suceso problemático mencionado, es decir, durante dos décadas de información (2000-2019<sup>2</sup>) disponible de Puerto Vallarta, Cabo San Lucas y Mazatlán a través del compendio estadístico de DATATUR (2017), (API Puerto Vallarta, API Cabo San Lucas y API Mazatlán; 2019) muestran para el caso de **Puerto Vallarta** (tabla no. 2):

**Tabla 2. Arribo de cruceros turísticos a Puerto Vallarta durante 2000-2019**

Periodo	2000-2004	2005-2009	2010-2014	2015-2019
Arribos de cruceros	791	1,189	733	695

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a DATATUR (2017) & API Puerto Vallarta (2019).

En el primer lustro del 2000 al 2004 atracaron en este mismo puerto 791 arribos, mientras que del 2005 al 2009 mostró un panorama positivo con aumento del 66.5% en comparación al período previo, es decir, se recibieron 1,189 cruceros. Sin embargo, para el 2010-2014 arribaron 733 navíos lo que significó el 38% inferior en relación al lustro anterior. Aunque para 2015-2019 se recibieron 695 arribos, se puede observar, Puerto Vallarta no ha logrado recuperar su tendencia positiva previa a 2010-2014, incluso ni su propia marca del mismo periodo.

Por lo que se refiere a la información del destino turístico **Cabo San Lucas**, ésta consiste en (tabla no. 3):

**Tabla 3. Arribo de cruceros turísticos a Cabo San Lucas durante 2000-2019**

Periodo	2000-2004	2005-2009	2010-2014	2015-2019
Arribos de cruceros	1,142	1,701	935	871

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a DATATUR ( 2017) & API Cabo San Lucas (2019).

---

<sup>2</sup> Los datos presentados del año 2019 corresponden al calendario estimado de arribos de cruceros turísticos que cada puerto publicó a través de la Administración Portuaria Integral (API) en su página web oficial.

Para ser más específicos, del 2000 al 2004 llegaron 1,142 arribos en tanto que del 2005 al 2009 tuvo un escenario favorable debido al incremento del 32% con respecto a la etapa anterior, es decir, se recibieron 1,701 llegadas. No obstante, para el 2010-2014 arribaron 935 navíos lo que significó una tendencia decreciente representada por el -45% en relación al periodo precedente. Posteriormente, durante 2015-2019 atracaron en el puerto 871 barcos, en otras palabras, el 93% de arribos contrario al periodo 2010-2014, por lo que Cabo San Lucas tampoco ha conseguido sobreponerse a la tendencia favorable antecedente a la fase mencionada.

A propósito de lo anterior, a fines de la primera década del siglo XXI, el segmento de cruceros experimentó un ligero decrecimiento dado la afectación a la infraestructura portuaria por fenómenos naturales. Después de un conjunto de acciones, se logró recuperar la planta turística en los puertos afectados, aunque, en los años subsecuentes se presentaron eventos que impactaron con mayor intensidad la dinámica naviera (Martínez, 2011).

Hechos como los *Travel Warning*, el acrecentamiento de sucesos violentos asociados a la guerra contra el narcotráfico, percances en Acapulco y Mazatlán, trastocaron el ejercicio de esta actividad turística en 2011, específicamente en el litoral del Pacífico mexicano donde se cancelaron y retiraron itinerarios para el caso de Mazatlán (Martínez, 2011; Peinado, 2016). De donde se infiere que los efectos también alcanzaron a sus vecinos de costa como Puerto Vallarta, y Cabo San Lucas, aunque cabe aclarar que estos destinos, a diferencia del puerto mazatleco, no padecieron la cancelación total de arribos.

En ese sentido, los datos que corroboran lo señalado sobre Mazatlán son los siguientes (tabla no. 4). Dicho de otra manera, éste destino recibió un número importante de arribos de cruceros turísticos, del 2000 al 2004 ingresaron al puerto 701 cruceros, en cambio, para 2005-2009 el panorama de tendencia fue evidentemente positiva debido a 1,034 atraques.

**Tabla 4. Arribo de cruceros turísticos a Mazatlán durante 2000-2019**

Periodo	2000-2004	2005-2009	2010-2014	2015-2019
Arribos de cruceros	701	1,034	<b>274</b>	<b>436</b>

Fuente: Elaboración propia de acuerdo a DATATUR (2017) & API Mazatlán (2019).

Es decir, una progresión del 67%; y a pesar de ello, durante el primer lustro de esta década 2010-2014, esa propensión sufrió un cambio abrupto cuando llegaron solo 274 navíos, en otros términos, el 26% de arribos en cuanto a la fase previa, esto debido a que los empresarios navieros comenzaron a cancelar sus llegadas en el año 2011, hasta llegar a cero<sup>3</sup>.

En consecuencia, surgió la *crisis del turismo naviero* en Mazatlán, donde se encontró que los actores empresariales y gubernamentales, fueron quienes llamaron a buscar una solución al problema. En suma, actores del sector público y privado, aplicaron políticas y programas para lograr el retorno de ese sector turístico económico (Peinado, 2016).

Ciertamente, este estudio versó en los destinos de Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, el cual se orientó por un enfoque sociológico a través del capital social en el sector de cruceros turísticos. En esa perspectiva, en los últimos años el capital social ha sido un tema relevante a considerar en la implementación de proyectos o

<sup>3</sup> Si bien, para el último quinquenio la línea de arribos llegó a 436, es decir, 37% superior al periodo en cuestión, Mazatlán no ha podido retomar el escenario optimista que le precedía.

planes que fortalecen el crecimiento y desarrollo de un individuo, un grupo social, una comunidad, empresas, una región o un país. Dado el carácter interdisciplinario del capital social es aplicado en diferentes ramas de las ciencias sociales<sup>4</sup>, pero también, desde una postura más institucional<sup>5</sup> con perspectiva económica para mejorar las condiciones de vida de la población pobre (Arriagada, 2003).

Por ello, el capital social en forma de significados, normas, valores, actitudes o creencias compartidos dentro de una cultura, facilitan o predisponen a la gente a cooperar y hacer uso sustentable de los recursos comunes, a razón de promover la acción colectiva para generar proyectos de carácter participativo (López, 2015; Cacciutto y Barbini, 2015 ). También, el capital social es una herramienta de los emprendedores de proyectos turísticos para obtener información material y recursos financieros (Prado y Culti, 2015).

Las normas internas (capital social) son necesarias en contextos rurales previo a la inserción del turismo, como vía al desarrollo sustentable de las comunidades que se organizan en torno a sus recursos naturales (Segrado et ál., 2013). La intervención activa de la comunidad en las decisiones sobre el futuro de una localidad con orientación turística, es la mejor forma de alcanzar los objetivos planteados, puesto que, los habitantes comparten un interés común en una política o acción (Palafox y Arroyo, 2019).

Otras orientaciones de estudio del turismo adoptan el capital social, cuando la comunidad se convierte en el objeto de análisis primario con miras al desarrollo independientemente del adjetivo que lo acompañe. En esa postura, la

---

<sup>4</sup> En sociología, antropología, economía, historia y psicología (Arriagada, 2003).

<sup>5</sup> De organismo internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Mundial (BM) y Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) (Arriagada, 2003).

participación social es importante en la inserción del fenómeno turístico, en vista de que, consciente variadas razones para el desarrollo sustentable (Gauna, 2017) o la sustentabilidad turística (López, 2015); la sustentabilidad socio-cultural para el desarrollo turístico (Cacciutto y Barbini, 2015; Palafox y Arroyo, 2019); el desarrollo local con visión inclusiva de las comunidades a través del turismo rural comunitario (Flores et ál., 2016). En otro caso, como en el emprendimiento del turismo en espacios rurales (Segrado et ál., 2013; Costa y Galina, 2016).

De ahí que, resultó de especial interés destacar los tipos de relaciones del capital social que surgieron entre las empresas navieras, los diferentes actores del sector público, privado y social de Puerto Vallarta y Cabo San Lucas que les permitió lograr objetivos o beneficios en común durante la crisis naviera.

Por tal motivo, surgió la interrogante, si las acciones derivadas del capital social se implementaron de manera inmediata, tanto en Puerto Vallarta, como en Cabo San Lucas, al ser Mazatlán un punto de cancelación del itinerario, que establecen los cruceros turísticos en su Ruta Mar de Cortés. Al mismo tiempo, interesó comprobar la intervención del capital social entre los empresarios de los cruceros turísticos y los actores locales de los destinos antes mencionados.

Es decir, los atributos socio-culturales ayudaron a fundamentar cómo emergió la confianza, cuál fue la participación y organización de estos agentes, qué tipo de recursos se destinaron por parte de los empresarios o del gobierno local, cómo fueron los lazos que se establecieron, para que dicha ruta Pacífico no fuera cancelada totalmente del país durante ese periodo de crisis a nivel nacional.

En ese sentido, fue importante constatar las estrategias de solución del capital social aplicadas para esos puertos, que les permitió continuar con el arribo de los



cruceros turísticos, contrario al puerto de Mazatlán, donde se tuvieron que aplicar tácticas como la implementación de recursos, la participación con una nueva red de colaboración entre los actores del sector gubernamental de los tres niveles y el sector privado (Peinado, 2016).

Ante este suceso, que se presentó como la crisis del turismo naviero en Mazatlán, y para efectos de comprender la realidad, resultó pertinente demostrar que el capital social proveyó elementos para que los cruceros turísticos hayan continuado con la ruta de tránsito hacia esos destinos. A continuación, se enuncian las siguientes preguntas que guiaron esta investigación:

¿Cómo fue la intervención de los elementos del capital social -confianza, organización y participación- entre el sector privado (cruceros turísticos), sector público y social (actores locales y gobierno estatal y/o municipal) para evitar la cancelación total de arribos a Puerto Vallarta y Cabo San Lucas?, ¿Cuál fue la organización y participación que se dio entre el sector público y social de Puerto Vallarta y Cabo San Lucas para gestionar acciones ante las empresas navieras?, ¿Cómo surgió la confianza entre los representantes del sector público, social (actores locales y gobierno estatal y/o municipal) y el sector privado (cruceros turísticos) para lograr la continuidad de los arribos a Puerto Vallarta y Cabo San Lucas?

Este trabajo de investigación fue un primer acercamiento a tal problemática, por lo que la motivación en realizarlo, se debió al suceso problemático de la cancelación total de llegadas por las empresas navieras a Mazatlán durante 2010-2014, y, porque los efectos de ésta, se presentaron en otros puertos turísticos de México.

La importancia de esta investigación consistió en aportar una herramienta que coadyuve al conocimiento de los elementos del capital social, como estrategias practicadas por Puerto Vallarta y Cabo San Lucas, aplicables en otros centros turísticos ubicados sobre la zona del Golfo de México, el Caribe Mexicano; o puertos considerados emergentes en esta actividad en el contexto internacional.

Así mismo, esta aportación al conocimiento científico sirve como fundamento para la formulación e implementación de una política inclusiva del capital social, donde participen las instituciones especialistas en el turismo del sector público, privado y el sector social. Finalmente, los resultados de esta investigación son una fuente de entendimiento a la cual puedan acceder estudiantes, académicos, investigadores, actores sociales y gubernamentales interesados en abordar el sector de cruceros turísticos y la problemática tratada.

La pertinencia de este estudio se sustentó en la relevancia del segmento de cruceros turísticos, al ser un sector económico importante en México. Estudiar la ruta del Pacífico fue relevante, porque desde el año 2000 hasta el 2019, ha concentrado anualmente alrededor del 20% de arribos respecto al total nacional (DATATUR, 2018c). Por tanto, se busca afianzar el reconocimiento del sector y su convergencia con el capital social como motor que posibilita la permanencia de empleos y actividades productivas donde se promueva estabilidad económica y social en los puertos del país.

Al mismo tiempo, esta producción científica es útil para la realización e implementación de planes de contingencia participativos entre las instituciones del sector público, privado, asociaciones, empresas locales, prestadores de servicios turísticos, intelectuales y profesionistas; al adoptarlo como recurso teórico para

llevarlo a la práctica en el desempeño de sus funciones que en conjunto, hacen posible esta actividad turística.

#### Objetivo general

Comprobar en los destinos de Puerto Vallarta y Cabo San Lucas si los elementos del capital social, como la confianza, participación y organización, intervinieron de manera inmediata para evitar la cancelación total en el arribo de los cruceros turísticos, contrario a la crisis que se presentó en Mazatlán durante el periodo 2010-2014.

#### Objetivos específicos

- ▮ Verificar la confianza que se generó entre el sector privado (cruceros turísticos), sector público y social (actores locales y gobierno estatal y/o municipal) de Puerto Vallarta y Cabo San Lucas.
- ▮ Mostrar la relación entre la organización y participación de los actores del sector público y sector social (actores locales y gobierno estatal y/o municipal) en Puerto Vallarta y Cabo San Lucas para lograr el continuo arribo de los cruceros turísticos.
- ▮ Confirmar la movilización inmediata de los elementos del capital social entre el sector privado, público y social que evitaron la cancelación total de los cruceros turísticos a Puerto Vallarta y Cabo San Lucas.

#### Supuesto hipotético

- ▮ Ante la crisis de los cruceros turísticos que tuvo Mazatlán durante el periodo 2010-2014 los elementos del capital social -confianza, participación y organización- del sector privado (cruceros turísticos), sector público y social

(actores locales y gobierno estatal y/o municipal) de Puerto Vallarta y Cabo San Lucas se movilizaron de manera inmediata para evitar la cancelación total de los arribos de cruceros turísticos.

## Metodología

Esta investigación se formuló bajo un enfoque cualitativo de esta manera, se logró recopilar datos minuciosos que permitieron una comprensión profunda de la acción individual en el contexto de la vida social (Giddens, 2014). Se utilizó esta visión de estudio porque permite el uso y recolección de una variedad de materiales empíricos-estudios de caso, experiencia personal, introspectiva, historia de vida, entrevista, textos observacionales, históricos, interaccionales visuales que describen los momentos habituales, problemáticos y los significados en la vida de los individuos (Vasilachis, 2006).

Otra de las referencias sobre el método cualitativo, es que se selecciona cuando se desconoce el giro de la investigación, es decir, si el contexto es comprendido de manera deficiente, los límites del campo están mal definidos, el fenómeno no es cuantificable, y también, si la naturaleza del problema, no esta clara (Morse, 2003) (Citado en Vasilachis, 2006, p. 31).

La metodología cualitativa se puede adoptar desde diversos enfoques, uno de los más conocidos que se distingue por contribuir en la comprensión e interpretación de textos, es precisamente la hermenéutica. En ese sentido, el método básico de toda ciencia es la observación de los datos o hechos y la interpretación (hermenéutica) de su significado. La observación y la interpretación son inseparables. Toda ciencia trata de desarrollar técnicas especiales para

efectuar observaciones sistemáticas y garantizar la interpretación; de esta forma, la credibilidad de los resultados de una investigación depende del nivel de precisión terminológica, de su rigor metodológico, de la sistematización con que se presente todo el proceso y de la actitud crítica que la acompañe. La hermenéutica está implícita en toda la investigación. Es decir, en la elección del enfoque, la metodología, el tipo de preguntas, la recolección de los datos y el análisis de dichos datos; ya que implican una actividad interpretativa (Martínez, 2002, p. 2).

La primera etapa de este método consistió en la recopilación y preparación de los datos a través de la revisión hemerográfica de los principales periódicos de Puerto Vallarta y Cabo San Lucas, misma que fue efectiva a través del internet; es decir, se hizo una búsqueda de las notas periodísticas que advirtieron sobre el tema de los cruceros turísticos durante el periodo 2010-2014.

Para el caso de Puerto Vallarta, se tomó como fuente el periódico<sup>6</sup> Notivallarta, ya que es un medio impreso, pero también electrónico, éste cuenta con acceso a hemeroteca en su página web y una sección especial de noticias turísticas. La segunda fuente fue el portal T21 especializado y líder en noticias del sector transporte, carga, logística en México y Latinoamérica. Contiene una sección dedicada al servicio marítimo que provee acceso a notas históricas sobre el sector turístico naviero.

Para el caso de Cabo San Lucas, se tomó como fuente el periódico Peninsular Digital, por contar con hemeroteca digital y una sección del panorama turístico del municipio de Los Cabos. La recopilación de la información a través de estos

---

<sup>6</sup> Durante la primera conversación vía telefónica llevada a cabo con el personal de la Dirección de Turismo del H. Ayuntamiento municipal de Puerto Vallarta, surgió la recomendación del periódico, debido al reconocimiento y su trayectoria en el puerto.

medios se organizó en un inicio, mediante una matriz electrónica en el programa informático Excel donde se llevó un registro de las clasificaciones: tipo de publicación, fecha, nombre del medio, título de la nota, personaje/autoridad (nombre), a qué instancia o empresa está adscrito, público o privado, contenido/resumen de la nota y comentarios relevantes. Una vez identificados los actores, también fue necesario establecer una guía de preguntas como parte del instrumento para realizar la entrevista<sup>7</sup>, misma que fue más flexible, íntima y abierta; igualmente, fue una conversación que tuvo estructura y un propósito. La entrevista permitió desarrollar la perspectiva del actor para detallar los significados de sus experiencias (Álvarez-Gayou, 2003).

Por su parte, Taylor y Bogdan definen la entrevista como: “aquellos encuentros cara a cara entre el investigador y los informantes; encuentros dirigidos hacia la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto sus vidas, experiencias o situaciones, tal como lo expresan con sus propias palabras” (1994, p. 101).

Con la aplicación de la entrevista se recabó información por parte de los entrevistados sobre las situaciones, relaciones, encuentros, escenarios, planes o proyectos que permitieron al investigador describir, entender e interpretar la realidad que los diferentes actores clave vivieron durante el proceso de la problemática de arribos de los cruceros tanto en Puerto Vallarta, como en Cabo San Lucas.

---

<sup>7</sup> En la primera semana de marzo del 2020 se entrevistó a Francisco Córdova Celaya, sin embargo, después de la contingencia sanitaria del COVID-19, y debido al seguimiento de las recomendaciones de prevención, las otras tres entrevistas a informantes clave se hicieron de manera virtual y telefónica.

En cuanto a la revisión, clasificación y organización de la información, fue preciso utilizar el método hermenéutico a partir del análisis y comprensión de las notas periodísticas recopiladas, a las cuales, el investigador con su interpretación dio sentido y significado. Así mismo, se identificaron cuáles fueron las instancias tanto públicas como privadas que se vieron involucradas, así como, la participación y organización de los actores locales envueltos en la dinámica de lo sucedido sobre la actividad de los cruceros.

En la etapa de clasificación se seleccionaron los datos de mayor denominación por los informantes, y se clasificaron por orden de importancia para poder entender el significado de los datos y sus posibles relaciones con otros. Una vez realizada la lectura y observación del material hemerográfico como la transcripción de entrevistas, se procedió a organizar la información en un formato electrónico en el programa Excel.

En la siguiente etapa, se hizo la codificación por medio del programa informático Atlas Ti (versión 8.4. 1135). Eso permitió por un lado; asociar códigos o etiquetas con fragmentos de textos, buscar patrones, y por otro, categorizar. Aquí, el uso de los códigos sirvió para identificar de forma más sencilla las categorías. La categorización, ayudó a elaborar un análisis organizado. Una vez categorizada la información se relacionó las bases teóricas y conceptuales. Así mismo, se verificó el supuesto hipotético, y, finalmente se formularon las conclusiones de la investigación.

## **Estructura de la tesis**

La tesis se constituyó en cuatro capítulos y la sección de conclusiones. *En el primero* se expone a manera de introducción las primeras aproximaciones conceptuales de los elementos del capital social, así como, la creación y origen del concepto. Ya que, esta investigación se condujo teóricamente desde la postura de las ciencias sociales, se profundizó sobre las cuatro visiones contemporáneas más relevantes de la teoría del capital social. A partir del análisis, se identificaron los autores con sus definiciones del concepto *capital social*, el espacio de análisis, los elementos y las dimensiones.

*El segundo capítulo* indagó respecto al fenómeno del turismo. Partió de una breve reseña en relación a los cambios o sucesos históricos, mismos que han moldeado a la actividad a través del tiempo. Se incluyeron detalles que apoyan el papel relevante de la actividad turística desde lo global a lo nacional.

*El tercer apartado* se estructuró en dos secciones. La primera se adentró en los pormenores del turismo en el Estado de Baja California Sur, la directriz del turismo estatal y el nivel de significancia que el turismo de cruceros conlleva a Cabo San Lucas derivado de su impacto económico y social. La segunda incluye el análisis de los datos empíricos recolectados mediante la teoría del capital social.

*El cuarto capítulo* se dividió en dos partes. En la primera se detalló la estrategia por el turismo en el Estado de Jalisco, la participación del turismo como actividad económica y el impacto relevante del segmento crucerista en Puerto Vallarta, al ser una vía alterna para la diversificación de la oferta turística y económica. La



segunda comprende la conjetura de la información recopilada en el campo empírico a través de los postulados teóricos del capital social.

La última parte de la tesis contiene el desarrollo de las conclusiones como respuesta al supuesto hipotético y los objetivos. También, se adiciona el proceso del capital social, la fuente de la cual emergieron el Comité local de cruceros y el Comité de la Ruta Pacífico. Así mismo, la tipología de redes surgidas durante la etapa de crisis de los cruceros en la Ruta Pacífico. Para finalizar, se toman en cuenta algunas reflexiones.

## **ESTADO DEL ARTE**

Este apartado es una exploración de las temáticas que presiden el sector naviero en las primeras seis regiones donde tiene presencia, según el reporte global de pasajeros 2018 que emitió la Cruise Lines International Association (CLIA) por sus siglas en inglés. En el cual expone que el Caribe, Mediterráneo Central/Occidental, Norte de Europa, Asia/China, Australia/Nueva Zelanda/Pacífico y Costa Oeste de Estados Unidos/México/Costa Pacífico captan alrededor del 80% del crucerismo mundial (CLIA, 2018, p. 3).

De acuerdo con la Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA) en su resumen de la industria de cruceros, ésta se benefició nuevamente del entorno altamente competitivo y globalizado, pero el Caribe mantuvo su título como líder representando más de un tercio (34.4%) de la cuota de mercado global en 2018 (FCCA, 2019, p.4).

Para el caso del Caribe, al ser un destino consolidado de sol y playa, poseer propiedades paisajísticas inigualables y un buen clima, le han permitido que el

turismo sea la principal fuente de ingresos. O en otro sentido, son las grandes empresas transnacionales las que han visto en esta zona privilegiada potencial económico. Por tanto, las investigaciones se vinculan al turismo de cruceros como un sector económico en el caribe y la relación existente con diversas variables de estudio que permiten comprender este fenómeno del turismo desde distintas perspectivas.

Brida et ál. (2010) y Acosta (2017) indicaron que los beneficios económicos del segmento de cruceros en las ciudades destino provienen básicamente de tres fuentes: 1) el gasto que generan los turistas en tierra firme, el cual está concentrado en las excursiones y rubros de artesanías, ropa y joyas, 2) el gasto realizado por la tripulación que incluye principalmente, alimentación bebidas, ropa y entretenimiento, 3) el gasto concebido por el barco mismo en los servicios portuarios.

Sin embargo Cunin (2006), Ayala (2011), Gallego (2015), Mora (2013), Kuch (2015), Acosta (2017), Nodals y Quesada (2017) y Sprague (2017) juzgaron al negocio de cruceros como modelo de integración vertical que debe lograr la conexión con las economías de los destinos (empresas y servicios turísticos). La apertura del modelo actual debe priorizar el crecimiento de las llegadas de turistas, y por tanto, el consumo de productos y servicios en la localidad.

Brida et ál. (2012), Sardiñas (2012) y Acosta (2017) aseguraron que el conocimiento del perfil del viajante, la distribución del gasto y la valoración del fenómeno crucerista ayudan al planeamiento estratégico de facilidades, atracciones e infraestructura para crear ventajas competitivas a los puertos como alternativa viable de desarrollo y transformación espacial.

Para Cunin (2006), Sardiñas (2012), Mora (2013) y Nodals y Quesada (2017) la modalidad de cruceros constituye oportunidad y amenaza para la ciudad a la que arriba. Por lo tanto, la revisión, actualización y emisión de regulaciones concernientes a dicha actividad evitará su descontrol. Cunin (2006), Cruz y Ruíz (2015) y Sprague (2017) estudiaron la industria del crucero desde la perspectiva de la globalización donde destacan su localización regional, los impactos culturales, socioeconómicos y políticos.

El posicionamiento del sector de cruceros en el Caribe y su constante expansión hacia zonas emergentes se soporta en una amplia investigación de mercado. Lo que proporciona información importante para las compañías de cruceros, las unidades de turismo de los gobiernos de las islas del Caribe y las empresas de gestión de destinos que buscan satisfacer la experiencia crucerista de todos sus clientes (Baker, 2014; Cruz y Ruíz, 2015; Herrera y Chungandro, 2015).

Sin embargo, el crecimiento de la demanda de viajantes por crucero, tiene repercusiones medioambientales en el entorno donde se desempeña (Delgado y Martín, 2014; Cruz y Ruíz, 2015; Gallego, 2015; Singh et ál., 2015), también de salud, Marshall et ál. (2016) encontraron un alto predominio de enfermedades infecciosas, como la gastroenteritis y la enfermedad similar a la influenza, tanto en los pasajeros, como en la tripulación que pasan por un concurrido puerto de cruceros del Caribe.

Según Cruz y Ruíz (2015), Gallego (2015) y Santesteban (2018) afirmaron que, el Mediterráneo es el segundo mercado de cruceros en el mundo y la ruta más completa de todas, pues ofrece intereses paisajísticos, culturales, históricos y

naturales. En ese sentido, la producción científica asociada al turismo de cruceros en esta zona, al igual que el Caribe, trató en primer término temas sobre la repercusión económica.

Es decir, las variables como el PIB, Ingreso Per Cápita, empresas y empleo se explican en relación al número de pasajeros que acceden a los principales puertos (Loscertales y Peláez, 2017). Debido al impacto económico que el sector de cruceros provoca en la población, este se percibe favorable por los residentes de los puertos españoles (Garay, 2015; Gallego, 2015; Santesteban, 2018).

Además, el dinamismo del turismo de cruceros en el Mediterráneo Occidental ofrece información relevante a los gestores de puertos de crucero o para el desarrollo de nuevas estrategias comerciales (Esteve et ál., 2016). La estacionalidad de este segmento turístico en puertos españoles consiste en el grado de concentración anual. Su descripción y conocimiento permite categorizar los puertos según sus características estacionales (Fernández y Mayorga, 2018). Aunque Fernández y Martín (2014) y Santesteban (2018) afirmaron que el crucerismo funciona como un método desestacionalizador del turismo y como gran impulsor comercial en los establecimientos de la periferia de los muelles, gracias a que esta actividad se puede realizar durante todo el año.

Según Serry (2014), si el líder europeo es la región del Mediterráneo, el Mar Báltico toma el papel principal en el Norte de Europa. Para crecer en el mercado de cruceros, es necesario la colaboración de las autoridades municipales, las instituciones del estado y las compañías de turismo (Valioniene y Pletkauskaite, 2014; Pupsyte y Lileikis, 2016; Kovalevskiene et ál., 2017). Gibson y Bentley (2008) analizaron los impactos socioeconómicos asociados al turismo de cruceros

en el sureste de Inglaterra donde se perciben mayormente como positivos, debido a que el sector aumentó las oportunidades de trabajo, produjo beneficios financieros y condujo al desarrollo de mayores atracciones e instalaciones turísticas.

Para Urbanyi-Popiolek (2014) fue interesante estudiar las implicaciones hacia el desarrollo espacial de las ciudades puerto, como resultado de la demanda de servicios logísticos dedicados a los turistas de crucero. Por su parte, Bosneagu et ál. (2013) expusieron que los elementos de gestión y comercialización en la industria de cruceros marítimos del mercado europeo buscan lograr estructuras organizativas y empresas capaces de proporcionar una combinación óptima de capital humano, financiero, informativo y de recursos.

Mientras que Svaetichin (2016) propuso la introducción de un nuevo sistema de manejo de desechos generados por cruceros en los puertos del Mar Báltico: Helsinki, Malmo Copenague, Tallinn y Estocolmo. Vega y Hynes (2017) destacaron la economía de Irlanda sustentada por las industrias marinas ya establecidas y las emergentes. Kizielewicz (2013) planteó el estado de la industria de cruceros y el deficiente grado de desarrollo en los puertos polacos.

La industria de cruceros juega un papel muy importante para las economías de los países europeos derivado de su aportación en los ingresos totales. Su contribución económica e impacto social actúan como catalizadores para el turismo de la región (Papadopoulou y Sambracos, 2014). Pero, Coch (2014) demostró que los efectos del turismo de cruceros en una remota ciudad de Islandia consisten en restricciones al entorno humano-natural, efectos medioambientales en tierra y mar, e impactos sociales con poco beneficio

económico. A eso se suman, las controversias entre las autoridades del puerto y la población local.

Por su parte, Meehan y Hynes (2014) siguieron la huella económica de los cruceros por Irlanda. Examinan cómo los puertos irlandeses afectan el posible beneficio económico de la industria de cruceros, la experiencia general de los pasajeros; y, el perfil del turista en los puertos Galway, Dublín, Belfast y Dunmore.

El mercado asiático es la región de más rápido crecimiento en el mundo. Las tendencias sugieren problemas generales de planificación, para lo cual Wang et ál. (2016) plantearon oportunidades de investigación como la gestión de la flota de buques, el diseño de itinerarios y la planificación del servicio de cruceros. Por tanto, es necesario cubrir las brechas de infraestructura portuaria, estabilidad política, política de turismo de cruceros y limpieza, para una gestión efectiva de los puertos que incremente los arribos en zonas emergentes de Asia (Mondou y Taunay, 2012; Hsu, 2015; Chen, 2016; Budi y Pariwisata, 2016; Yang, 2016; Monpanthong 2018; Mandi, 2019).

Australia se ha convertido en una nación de amantes de los cruceros, tanto en el mismo país como en el extranjero. Douglas et ál. (2018) manifestaron que durante 2003-2018 el análisis de la demanda, los impactos económicos, ambientales y sociales del turismo de cruceros en puertos australianos, son una demostración del mérito a una mayor inversión en infraestructura. Aunque, el crecimiento de este mercado es más impulsado por los residentes locales que internacionales, la industria no connota entradas financieras netas significativas a nivel nacional (Thomas, 2015).

Igualmente, London et ál. (2017) concluyeron que durante 2008-2016, los medios dieron forma al debate sobre la infraestructura de cruceros; enmarcado por un entorno político volátil; caracterizado por la desconfianza, la falta de transparencia y objetivos diferentes entre las partes interesadas. Pero Mileski et ál. (2014), Wilson et ál. (2018) enfatizaron los eventos, aunque raros, atraen la atención de los medios globales y pueden empañar la reputación crítica para el desempeño comercial exitoso. Por tanto, la operación de cruceros debe incluir la evaluación de riesgo para prevenir futuros desastres en la industria.

Para el crecimiento de la actividad de cruceros en México, un elemento primordial ha sido contar con la infraestructura y sistema portuario que permita el arribo de naves con grandes dimensiones. De ahí que Martínez (2011) analizó las condiciones que propiciaron la dinámica espacio-temporal, que definen la nueva geografía regional de los cruceros turísticos en México.

Moo et ál. (2015) examinaron un destino de cruceros, mediante la estimación del efecto multiplicador a través del gasto del visitante. Kido y Cúellar (2010) argumentaron el impacto económico por el pago de pasajeros de cruceros para la conservación de recursos naturales en Bahías de Huatulco. Santander y Ramos (2011) describieron el origen del turismo de cruceros en Cozumel, a partir de la reconstrucción de la historia económica moderna de esa isla mexicana.

El conocimiento del perfil, la percepción y satisfacción del turista permite obtener información para diseñar por un lado, productos y servicios que satisfagan sus expectativas. Por otro, diseñar estrategias e implementar políticas públicas que fortalezcan al destino turístico para conservar una determinada posición dentro del mercado (Gauna et ál., 2010; Anaya y Palafox, 2015; Cosio, 2018).

Palafox et ál. (2015) y Sosa y Martínez (2016) respectivamente, afirmaron que la transformación espacial de Cozumel y la transformación del paisaje de Majahual, se llevaron a cabo con la finalidad de promover la masificación de productos o servicios, a costa de los impactos ambientales y sociales en ambos puertos.

Por su parte, Peinado (2016) (2017) se interesó en descubrir las causas o factores que ocasionaron la crisis del turismo de cruceros en Mazatlán Sinaloa, indagar sobre los conflictos de cooperación y las estrategias de solución que ofrecieron los diferentes actores sociales para superar la crisis. Mientras que Flores (2013), afirmó con su estudio que, la seguridad es un factor de competitividad importante entre dos destinos cruceristas como Mazatlán y Puerto Vallarta.

En resumen, la revisión de la literatura sobre las principales zonas de cruceros en el mundo, permitió identificar que la industria está compuesta por dos elementos: el marítimo y el turístico. El primero consiste en la flota de naves y el puerto. Las naves deben ser competentes para viajes transoceánicos de gran capacidad que proveen alojamiento e instalaciones sofisticadas. El puerto, es el espacio que dispone de infraestructura para realizar operaciones de embarque o desembarque, ya sea de personas o mercancías, es el enlace entre el crucero y los destinos turísticos, por ende una pieza fundamental. El elemento turístico, consiste en las actividades recreativas o de esparcimiento a bordo del crucero, así como, los productos y servicios que cada destino ofrece a los pasajeros en su visita (Esteve et ál., 2016).

En ese sentido, la realización de este apartado por demarcación fue con la finalidad de distinguir el estado actual de este fenómeno del turismo y las vetas de



estudio existentes en cada una de ellas. Por tanto, se reveló que, la producción científica se enfocó en primer término al impacto económico, después, al social, cultural y medio ambiental en todas las zonas.

Aunque, a diferencia del resto, en el Caribe se evidenció además, el tema de la salud, en el Mediterráneo la estacionalidad como una característica propia de la zona, en tanto que, Asia, se expuso conforme a una región emergente con gran potencial de crecimiento. Para el caso de México, resultaron relevantes la inseguridad y violencia derivadas del narcotráfico, pero también, el tema de seguridad como factor de competitividad para este sector. Cabe señalar, la carencia de estudios referidos a la sociología del turismo de cruceros. Por ello, la conclusión de esta investigación se constituyó en una fuente de comprensión sobre los elementos (confianza, organización, participación y coordinación) del capital social, surgidos entre actores de diversos sectores en apoyo de rescatar la continua llegada de cruceros turísticos a Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, en el periodo de crisis de la Ruta Pacífico durante el periodo 2010-2014.

# **CAPÍTULO I. CUATRO VISIONES DE UN CONCEPTO HETEROGÉNEO: CAPITAL SOCIAL**

## **Introducción**

El presente capítulo desarrolló la teoría del capital social para distinguir y conocer los referentes contemporáneos: Pierre Bourdieu, James Coleman, Robert Putnam y Francis Fukuyama con sus principales aportaciones. La investigación ameritó el enfoque de la sociología a través del capital social para interpretar la intervención del sector privado, público y social en el continuo arribo de cruceros turísticos en Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, durante la crisis del sector naviero en el periodo 2010-2014. Bajo esta visión de las ciencias sociales, en la teoría del capital social se destaca la importancia de la cultura, los valores, la confianza y las normas en el complejo funcionamiento del sector turístico de cruceros.

Este apartado se desglosa en cuatro momentos. A modo de introducción, el primero contiene una breve reseña sobre la influencia de teóricos clásicos en las palabras que componen el concepto capital social, al igual que, el origen y su creador. El segundo aborda las definiciones de los autores contemporáneos presentados en el primer párrafo del capítulo. El tercero profundiza en el espacio de análisis o la aplicabilidad de la teoría en fenómenos de corte micro/macro o acción/estructura.

El cuarto, muestra las formas que toman las relaciones sociales a partir de la intervención del capital social, ya sea, en el plano individual o colectivo. El quinto distingue los elementos que se sustraen de cada uno de los postulados expuestos. Por último, se concluye con un esquema de los principales aspectos coincidentes entre los cuatro autores.

## **1.1. Los orígenes del “capital” y lo “social”**

En primer término la conceptualización del “Capital” de Karl Marx quien lo concibió como el fin racional para maximizar la utilidad en el pensamiento económico neoclásico. Lo “Social” se fundamenta en la sociología clásica de Émile Durkheim y Max Weber (Arriagada, 2003; Bolívar y Flores, 2011).

En la perspectiva de Durkheim, lo social está vinculado a la solidaridad como base de las relaciones sociales y la acción colectiva. Fue en la división social del trabajo donde este autor distinguió dos tipos de solidaridad: la mecánica y la orgánica. Durkheim destacó que la cohesión funciona como adhesivo para unir a los miembros de un colectivo (Durkheim, 2005).

El concepto de solidaridad también se explica desde la postura de Marx, pues lo vinculó a los procesos de industrialización y conciencia de clase emergente en el proletariado industrial. De ahí que, solidaridad es resultado emergente de un destino en común (Arriagada, 2003). En ese sentido, el concepto “cohesión” propuesto por Durkheim se concibe como una consecuencia de la solidaridad que aglutina a los integrantes de una organización social. Por su parte, Weber describe la acción social como aquella dirigida en un sentido subjetivo en relación a la conducta de otros (Weber, 2000). Por tanto, Weber (1974) describió cuatro tipos de acción social: la racional con arreglo a fines, racional con arreglo a valores, afectiva y tradicional.

## **1.2. Génesis del concepto Capital Social**

Hanifan distinguió el capital social de una comunidad por los rasgos o características presentes en la vida de un pueblo como los sentimientos: voluntad,

compañerismo, simpatía mutua, o los rasgos compartidos expresados a través de las relaciones sociales, en grupo de personas y familias que conforman una sociedad cuyo centro se constituye en una unidad social (Hanifan, 1920).

En la perspectiva de este autor, el capital social empieza a acumularse a partir de la agrupación de dos o más personas. En la medida en que el grupo intensifique su densidad, existe capital social suficiente para satisfacer recíprocamente las necesidades colectivas. Es decir, con ello se potencializa la mejora sustancial de las condiciones de vida de toda la sociedad (Hanifan, 1920).

Si bien la aplicación del concepto capital social como tal inició en el campo educativo a principios del siglo XX, en épocas más recientes su uso se ha extendido a otras disciplinas. En ese orden de ideas, una vía que coadyuva al progreso de las comunidades es el binomio capital social y turismo.

Por ello, Cacciutto y Barbini (2015) señalaron la importancia del conocimiento y valorización del capital social cognitivo (valores, normas, creencias, comportamiento) como atributos previos de la comunidad residente para generar proyectos turísticos auto gestionables; o en otro sentido, para potenciar la conformación de instrumentos de sustentabilidad socio-cultural en la implementación de políticas para el desarrollo local.

En la misma postura, López (2015) afirmó que, el desarrollo turístico en la dimensión sustentable implica una nueva moralidad ciudadana a base de valores y principios renovados para el manejo y apropiación de recursos naturales. Por lo que, el consenso grupal para inmiscuirse en el paradigma del desarrollo; la cultura ambiental y el capital social impulsan las prácticas sustentables entre los habitantes.

De tal manera, para profundizar sobre las visiones modernas del capital social es imprescindible traer a la luz las definiciones de contemporáneos como Pierre Bourdieu, James Coleman, Robert Putnam y Francis Fukuyama, quienes son reconocidos por atribuirle valor teórico y metodológico.

### **1.3. Concepciones contemporáneas del Capital Social**

La teoría del capital social más reconocida actualmente para describir fenómenos sociales, es la que surgió a partir de la década de 1970 desde los teóricos modernos con sus diferentes enfoques o matices aplicables en cualquier contexto, tiempo, grupo social a estudiar y campo disciplinar.

#### 1.3.1. Recursos materiales y simbólicos asociados a los agentes

Para Pierre Bourdieu el capital social constituye un recurso individual que se reduce a las relaciones sociales. Éstas se obtienen y movilizan en función de los intereses del actor. En ese tenor, su definición del concepto capital social consiste en:

“El conjunto de recursos actuales o potenciales ligados a la posesión de una red durable de relaciones más o menos institucionalizadas de interconocimiento e interreconocimiento; en otros términos, a la pertenencia a un grupo, como conjunto de agentes que no solo están dotados de propiedades comunes, sino que también están unidos por vínculos permanentes y útiles” (Bourdieu, 2011, p. 221).

La red de relaciones se formula con esfuerzo permanente para crear y multiplicar conexiones con las cuales se logran bienes tangibles o emblemáticos. La red de vínculos es fruto de tácticas de inversión común conducidas a la reproducción de relaciones sociales de aplicación en una base temporal ya sea ésta breve o extensa. La productividad del trabajo y conservación del capital social se ubica en un nivel mas alto en tanto éste capital es mas importante. Su alcance está en relación a los portadores de capital heredado personificado por un apellido

prestigioso. En ese tenor, determinar el grado de capital social que un individuo posee tiene que ver con la amplitud de la red de relaciones y la capacidad de influencia en movilizarla. Esta es producto de estrategias orientadas a la reproducción de relaciones entre vecinos, en el trabajo e incluso de parentesco (Bourdieu, 2011).

La noción de capital social de Bourdieu está estrechamente ligada a las otras formas de capital que él concibe: capital simbólico, cultural y económico donde parte de la idea que éstos se constituyen en la posición de las relaciones de producción, es decir, depende de la estratificación de las clases sociales.

Ante ello, Bourdieu se esfuerza por mostrar las transformaciones recíprocas entre esas clases de capital, a su vez, intenta demostrar que una forma de capital se reproduce, acumula, y es el medio para comprender como se transforma otro tipo de capital. El interés de Bourdieu sobre el capital social conlleva a reflexionar sobre el conflicto, ya que la posesión de este capital se supedita a la posición de una clase social. En ese sentido, el grado de acumulación de capital social depende en gran medida del volumen de capital económico y cultural del grupo. Lo que ocasiona distribución desigual del capital social tanto al interior de un grupo como entre los grupos o redes existentes en una sociedad y en la medida en que el capital social es un recurso desigual entre éstos, este capital genera y refuerza relaciones sociales irregulares (Ramírez, 2005; Bourdieu, 2011).

### 1.3.2. Integración de acciones individuales y colectivas en la estructura social

Coleman intenta explicar que la acción racional facilita la creación de capital social para lograr beneficios personales y en común. Por lo tanto, se examinan tres

formas de capital social representados por: obligaciones y expectativas, canales de información y normas sociales. En el esquema anterior se debe considerar la existencia de dos corrientes intelectuales dedicadas a la descripción y explicación de la acción social. La primera caracterizada por los estudios sociológicos donde el actor está socializado. En otras palabras, la acción se rige por las normas sociales, las reglas y las obligaciones. Las principales virtudes de estas corrientes intelectuales, se encuentran en su capacidad para describir la acción en el contexto social y para desarrollar la forma en que la acción se configura, constriñe y redirige por el contexto social. La segunda, se caracteriza por el trabajo de los economistas, donde el agente actúa de manera independiente, y se traza metas para alcanzarlas de la misma manera, en otros términos, está totalmente interesado en sí mismo. Su principal valor reside en que posee un principio de acción: maximizar la utilidad. Este principio de acción junto con una generalización empírica única ha generado el crecimiento extensivo de la teoría económica neoclásica (Coleman, 1988, pp. 95-96).

Coleman describe el funcionamiento de los sistemas económicos. De donde se infiere que, este mantiene la concepción de la acción racional pero se superpone a la organización social e institucional. Dicho lo anterior, el propósito de Coleman es adoptar el principio de acción racional del economista para usarlo en el análisis del sistema social e incluirlo, pero no limitarlo, a los sistemas económicos y hacerlo sin descartar la organización social en el proceso (Coleman, 1988, p. 97).

En ese sentido, el capital social se puede abordar desde las perspectivas económica y sociológica. Los economistas se enfocan en el actor individual con libertad de acción para emplear cálculos racionales en el mercado. Los sociólogos

ven las acciones como parte del colectivo constreñido por la estructura social, así mismo motivado por sentimientos no racionales, tradiciones y valores (Coleman, 1988; Bayat, s.f.).

En conclusión, el concepto de capital social se constituye en una herramienta que sirve para integrar ambas posturas. Conviene subrayar, Coleman (1988) define el capital social por su función; éste no se conforma como una simple entidad, sino también, por una variedad de entidades que se distingue por dos características en común: consisten en algún aspecto de la estructura social y facilita ciertas acciones de los individuos que están dentro de la estructura.

Cabe señalar que, tanto Bourdieu como Coleman definen el capital social en torno a la acción individual. Por un lado, la red de relaciones contenedoras de recursos materiales e inmateriales se moviliza por el gran portador de recursos. Aunque, en el caso de la propuesta de Coleman, una acción independiente en algún momento ejerce influencia en la estructura social. Por lo que, la ventaja integradora del capital social, permite que los beneficios se dispersen hacia todos los que forman parte del grupo.

Para ejemplificar el capital social individual en la perspectiva del turismo, Prado y Culti (2015) confirmaron el rol importante que cumplieron las redes sociales del propietario de una empresa de ciclo turismo. La consolidación de ese tipo de servicio en el mercado, se debió precisamente a un mix entre el empuje del propio emprendedor, junto con el aprovechamiento de sus conexiones sociales.



### 1.3.3. Los atributos promotores de la eficiencia en la sociedad

Por su parte, Robert Putnam considera por capital social “a las características de organización social, tales como la confianza, las normas y redes que pueden mejorar la eficiencia de la sociedad mediante la facilitación de las acciones coordinadas” (Putnam, 1994, p. 212). Para un grupo social la confianza radica en la acción recíproca y mutua a través de lazos que pueden ser directos e indirectos. Así mismo, las normas y redes se constituyen como fuentes de confianza que acentúan la cooperación, pues a un mayor nivel de confianza en la comunidad, mayor será la probabilidad de cooperación y organización entre los actores sociales ante problemas comunes (Putnam, 1994; Neira et ál., 2016).

La confianza es el valor más importante del concepto y las relaciones sociales son importantes en las reglas de conducta que sostienen, éstas por definición implican obligaciones mutuas. Además, tanto la confianza como la reciprocidad se presentan en dos formas: la primera como general basada en normas y creencias sobre la sociedad. Esta disminuye cuando hay mayor incertidumbre o desconfianza, la particular se apoya en información y elección racional acerca de un grupo incrementándose con la interacción. La reciprocidad, algunas veces puede ser específica, cuando se realiza una acción en espera de una retribución. Sin embargo, una reciprocidad generalizada, significa hacer algo por alguien sin esperar nada a cambio y con la confianza de que alguien más hará algo por otra persona en el futuro; esta forma de reciprocidad por consiguiente tiene más valor. En ese sentido, una sociedad caracterizada por una reciprocidad generalizada es más eficiente que una sociedad desconfiada. La confiabilidad sirve como lubricante a la vida social porque prevé fricciones y evita desgaste entre personas

de un mundo social. De tal manera, la interacción frecuente entre un conjunto diverso de individuos tiende a producir una norma de reciprocidad generalizada (Putnam, 1995, pp. 28-29).

Generalmente las redes y normas de reciprocidad están asociadas a algo benéfico para sus integrantes, no obstante, pueden darse algunos efectos externos del capital social que no son siempre positivos. Así, el capital social puede dirigirse por propósitos malsanos y antisociales como otra forma de capital. Por lo tanto, es importante conocer cómo maximizar sus consecuencias positivas y reducir las negativas. En esos términos, los contextos en los que se busca construir capital social también surgen aspectos negativos donde en lugar de promover su construcción, mantenimiento o afirmación genera disputas y conflictos llevando a considerar que emerge el campo político o lado político del capital social donde la búsqueda de objetivos particulares en vez de contribuir al logro de metas en lo colectivo provoca exclusión y desigualdad (Putnam, 1993, 1995; Rodríguez, 2012).

Por lo anterior se deduce que el capital social tiene dos facetas. Por un lado, el aspecto público y privado, por el otro, es individual pero también colectivo. En una primera instancia, los individuos forman conexiones con la finalidad de beneficiar sus propios intereses, donde los individuos visionarios invierten tiempo y energía para su creación y adquisición. Luego, estas conexiones aumentan la densidad del capital social, donde ya no solo se logra un beneficio en particular, sino para el grupo, es decir, al ser un bien público la inversión de capital se destina a algunos de los espectadores, mientras que al ser privado, sus efectos se dirigen al interés inmediato de la persona que realiza la inversión (Putnam, 1993, 1995).

#### 1.3.4. Características instauradas en los vínculos sociales

A diferencia de las múltiples definiciones que existen del capital social, Fukuyama lo define de una manera más amplia con la intención de incluir a cualquier entidad o instancia en la que las personas cooperan por beneficios en común bajo la concepción de normas informales y valores compartidos (Fukuyama, 1995). En ese tenor, el capital social consiste en las normas o valores compartidos instaurados en las relaciones sociales actuales que promueven la cooperación social. Para este autor el capital social es una forma de mirar la cultura. Por tanto, la confianza para Fukuyama es el elemento más importante, ya que esta se basa en las obligaciones morales recíprocas, que son internalizadas por los miembros de una sociedad (Díaz-Albertini, 2001).

Además, el capital social es la capacidad que surge del predominio de la confianza en una sociedad o en partes de ella. Es decir, Fukuyama (1995) incluye al capital social la organización social como fuente de sociabilidad. Señala que el capital social se puede incorporar en el grupo social más pequeño y básico, la familia, así como, en el grupo más grande de todos, la nación o en todos los demás grupos intermedios. Por ello, el capital social difiere de otras formas de capital en la medida en que éste se crea y transmite a través de mecanismos culturales como la religión, la tradición o el hábito histórico.

En ese sentido, los grupos intermedios están relacionados a lo que el teórico denomina como sociabilidad espontánea al ser ésta “una amplia gama de grupos intermedios distintos a la familia o aquellas organizaciones conformadas deliberadamente por los gobiernos” (Fukuyama, 1995, p. 27). Por lo que, estos grupos no requieren de contratos, pero sí de valores compartidos.

Fukuyama (1995) indica que la formación de grupos sociales se puede entender como resultado de un contrato voluntario entre individuos quienes han realizado el cálculo racional donde la cooperación es por interés propio y de largo plazo. De acuerdo con esa idea, entonces se considera que la confianza no es necesaria para la cooperación: el interés propio junto con mecanismos legales, como los contratos pueden compensar la falta de confianza y permitir que personas extrañas sean capaces de crear conjuntamente una organización que funcione para un propósito común. Los grupos se pueden formar en cualquier momento en función del interés propio y la formación del grupo no depende de la cultura.

No obstante, mientras que un contrato y el interés propio son importantes fuentes de asociación, las organizaciones más efectivas se basan en comunidades con valores éticos compartidos. Estas no requieren de un contrato ni normas jurídicas para regular sus relaciones, porque el consenso moral previo, brinda a los miembros del grupo una base para la confianza mutua. El capital social necesario para crear este tipo de comunidad moral, no puede adquirirse como en el caso de otras formas de capital humano a través de una decisión racional de inversión. Es decir, un individuo puede decidir invertir en capital humano convencional como una educación universitaria o capacitación, para convertirse en maquinista o programador de computadoras simplemente al asistir en la escuela correspondiente. La adquisición de capital social por el contrario, requiere la habituación a las normas morales de una comunidad y en su contexto la adquisición de virtudes como la lealtad, la honestidad y la fiabilidad (Fukuyama, 1995).

En otros términos, el capital social no se puede adquirir sólo porque los individuos actúan por cuenta propia o en sus virtudes individuales, pero sí, en comportamientos sociales relacionados directamente con la cultura. La propensión a la sociabilidad es mucho más difícil de obtener en comparación con otras formas de capital porque se asienta en hábitos éticos fuertes que son más complicados de modificar o deshacer (Fukuyama, 1995).

Acorde con lo expuesto anteriormente, el capital social es la existencia de relaciones sociales de cooperación, requiere la habilidad de la gente para trabajar conjuntamente en base a compartir valores como la honestidad, la reciprocidad y el compromiso; es decir, es el grupo de valores y normas internas convergentes las que permiten construir una acción colectiva. Puesto que el capital social depende del grado en que las comunidades concuerdan con esos valores o normas, y en la capacidad de subordinar los intereses individuales a los del grupo, de estos valores compartidos nace la confianza, y ésta tiene un inmenso valor económico (Fukuyama, 1995).

Putnam y Fukuyama definen al capital social en una forma más compleja al incluir los aspectos de origen socio-cultural de las comunidades. Ambos reconocen las propiedades sociales como medios a través de los cuales se pueden lograr beneficios colectivos. Destinan especial énfasis a la confianza, categoría a la cual le otorgan mayor valor. Dado que, los autores atribuyen una condición primaria para el florecimiento del capital social en la organización social.

Derivado de su constitución relacional, el capital social se reproduce en la interacción de los sujetos. Por ello, las dinámicas que surgen facilitan las acciones hacia fines en común. La funcionalidad del capital social en el turismo, radica en

ser una actividad de carácter transversal que influye en la disposición para accionar de los actores del sector privado, público y social.

En efecto, el capital social como factor de desarrollo en un Pueblo Mágico, promueve la participación activa-mediadora de la fracción pública para la conservación del acervo cultural e histórico y fortalece el diverso entramado de las relaciones sociales en la comunidad. Por tanto, es necesario construir capital social en la población local previo al proceso de transformación turística (Luyando ét ál., 2016). En esa idea de materializar los intereses colectivos mediante la capacidad para interactuar, es que atañe abordar la intervención del capital social en el sector naviero en Cabo San Lucas y Puerto Vallarta durante la crisis crucerista.

#### **1.4. Alcances del Capital Social en la organización social**

En un inicio la definición del capital social permite identificar que cada autor de acuerdo a su experiencia investigativa intenta aplicar sus conceptos hacia el plano individual o colectivo. Sin embargo, profundizar en la teoría de cada uno de ellos permite conocer hasta donde se delimita o es útil su alcance para explicar los diferentes fenómenos que surgen en las sociedades.

##### **1.4.1. Relaciones de intercambio permanente y reconocible**

Desde la perspectiva de Pierre Bourdieu el capital se presenta de tres maneras fundamentales. La forma concreta en que se manifiesta dependerá de cuál sea el campo de aplicación correspondiente, así como de la mayor o menor cuantía de los costes de transformación que constituyen una condición previa para su aparición efectiva. De modo tal, el capital social es un capital de obligaciones y

relaciones sociales, resulta a veces convertible bajo ciertas condiciones, en capital económico. La importancia del capital social en la idea de Bourdieu radica en ser un recurso que poseen los miembros del grupo, y sirve a todos como respaldo, es decir, cada individuo del conjunto es merecedor de crédito (Bourdieu, 2001).

De ahí que, el grado de capital social de un individuo tiene que ver con la amplitud del entramado que éste sea capaz de movilizar como el nivel de capital (económico, cultural o simbólico) de las personas conectadas a él. En ese sentido, las relaciones de capital social sólo pueden existir sobre la base de las relaciones de intercambio materiales o simbólicas, que contribuyen a su permanencia. Ambos aspectos, están unidos hasta el punto de que solo pueden funcionar y mantenerse mientras esta unión sea reconocible. Por tanto, el capital social está interrelacionado al capital económico y cultural de cualquier individuo en un grupo, sin embargo, no es reducible a ninguno de ellos. Precisamente, porque las interacciones requieren el reconocimiento uniforme entre los miembros, así como el hecho de que el capital social produce múltiples efectos sobre el capital utilizable (Bourdieu, 2001).

#### 1.4.2. Transición de resultados micro a macro

Coleman (1990) expone su interés por examinar la organización social y la posibilidad de que ésta afecta el funcionamiento de las instituciones económicas. De ahí que reconoce la importancia de las relaciones personales y la red de relaciones sociales en la integración de las transacciones económicas para generar confianza, establecer expectativas, crear y hacer cumplir las normas. Por lo que, ejemplifica en su teoría diferentes formas del capital social. En una primera

instancia, los círculos de estudio como formas de organización básica del capital social, es decir, la escuela, el barrio o la iglesia donde se crean esos círculos, y por el otro, estas formas en sí mismas constituyen una forma de capital social. En otro sentido, una organización celular especialmente valiosa que surge para propiciar la oposición a un grupo político intolerante al disenso. Mientras tanto, la función específica de estos círculos de estudio es servir como la unidad organizativa, base para manifestaciones y otras protestas. Por lo tanto, cualquier organización que haga posible tales actividades de oposición es una forma especialmente potente de capital social para los individuos miembros que la conforman.

Otra forma de capital social en la idea de Coleman, se ilustra en las relaciones de confianza entre pacientes y médicos, en donde tradicionalmente el primero coloca su confianza en el profesional y el segundo, a su vez, emplea habilidades al interés del paciente. Sin embargo, esas relaciones de confianza disminuyen, debido a malas prácticas por parte de los especialistas en contra de pacientes. Esta disminución de la confianza y la mayor disposición a presentar una demanda contra un profesional después de un tratamiento médico, son resultados negativos conducentes a un mayor costo y una menor disponibilidad del servicio médico (Coleman, 1990).

Así por ejemplo, una familia al cambiar de residencia desde una ciudad de los Estados Unidos a Jerusalén, se apoya en la libertad con la que el hijo de ocho años puede llevar a su hermano de seis al otro lado de la ciudad en autobús, y además estos hermanos pueden pasear en los parques públicos sin la supervisión de la madre o padre, contrario a lo que sucedía en Estados Unidos. La razón de



esta diferencia se sustenta en el capital social disponible en Jerusalén en contraparte a los suburbios de Detroit. Por tanto, en Jerusalén la estructura normativa asegura que los niños desatendidos sean vigilados por adultos en las cercanías, pero no así, en la mayoría de las grandes ciudades de los Estados Unidos. En ese sentido, se identifica el capital social disponible entre las familias de Jerusalén. Por el contrario, este capital es inexistente en las áreas metropolitanas de la unión americana (Coleman, 1990).

Los modelos previos planteados por Coleman (1990) ejemplifican, cómo la organización social constituye el capital social, lo que facilita el logro de objetivos difíciles de lograr, o en su defecto, solo pueden lograrse a un costo más alto. Sin embargo, hay ciertas propiedades del capital social que son importantes para comprender cómo se crea, se destruye o se pierde. La función identificada por el concepto es el valor de aquellos aspectos de la estructura social para los actores, como recursos con los cuales pueden materializar sus intereses. Al identificar esta función, el capital social ayuda a dar cuenta de los diferentes resultados respecto al nivel de los actores, y hace la transición de micro a macro sin elaborar los detalles socio-estructurales a través de los cuales ocurre. En concreto, como otras formas de capital (humano o físico,) el capital social es productivo haciendo posible el logro de ciertos fines que no se podrían alcanzar en su ausencia. Así mismo, Coleman propone que para definir más precisamente el capital social es importante tomar como base las diferentes formas en las que se presenta. Estas pueden ser con las que no solo alcanzan sus metas individuales, sino también, logran sus metas colectivas. Además, el concepto de capital social muestra cómo

tales recursos se pueden combinar con otros, para un comportamiento diferente a nivel del sistema o en otros casos generar distintos resultados para los individuos.

#### 1.4.3. La competencia institucional y bienestar colectivo

Por otra parte, el concepto de capital social se ha reformulado por diversas disciplinas debido a su importancia como medio o recurso para el ascenso en la escala social, pertenecer a una comunidad o inclusive, examinado desde un orden económico, es una denominación vendible en el mercado. Como se ha dicho, el capital social es un indicador fundamental o factor clave para el fortalecimiento y desarrollo democráticos. Más aún, permite entender la relación de la sociedad civil y la democracia. En definitiva, es útil para evaluar el estado de salud y la naturaleza de los vínculos sociales que hacen posible la convivencia en las sociedades políticas modernas (Putnam, 2003).

Acorde a lo anterior, otra forma de explicar la importancia del capital social la encontramos en los estudios empíricos de Robert Putnam (1993) sobre el gobierno regional en Italia durante dos décadas. En el cual se expone que, las veinte instituciones estudiadas compartían virtualmente una forma de organización prácticamente idéntica, sin embargo, los contextos sociales, económicos, políticos y culturales instaurados diferían drásticamente desde lo preindustrial a lo postindustrial, de lo devotamente católico a lo ardientemente comunista, de lo inerte feudal a lo frenéticamente moderno. Estas diferencias resultaron relacionadas con acciones tanto buenas como malas del gobierno, no obstante, lo que influyó en una región para ser exitosa fue la tradición de compromiso cívico.

Se descubrió que, algunas regiones de Italia como Emilia-Romana y Toscana cuentan con organización comunitaria activa. Sus ciudadanos están comprometidos en temas públicos y no por mecenazgo. Confían uno en el otro al seguir las reglas formales establecidas. Los líderes en esas comunidades son honestos y comprometidos con la igualdad. Tanto las redes sociales como políticas se organizan horizontalmente en estas comunidades cívicas se valora la solidaridad, la participación cívica e integridad, “es ahí donde la democracia funciona” (Putnam, 1993, p. 3).

Por otro lado, las regiones no cívicas se distinguieron en Calabria y Sicilia caracterizadas por el término francés *incivil* (no civilizado). La participación en asociaciones sociales y culturales es escasa. Para sus habitantes los asuntos públicos son tema de otra persona, en particular, "los jefes" o "los políticos". Con respecto a las leyes, casi todos concuerdan en que están hechas para quebrantarlas, pero por temor a la ilegalidad de los demás exigen una disciplina más severa. Imbricados en estos círculos viciosos la mayoría de los ciudadanos se siente impotente, explotada e infeliz. Se dedujo en este tipo de regiones, el gobierno representativo es menos efectivo que en la comunidades cívicas (Putnam, 1993).

Otro dato a destacar fue la relación existente con las raíces históricas de la comunidad cívica. Las tradiciones perdurables de participación cívica y solidaridad social se remontan casi un milenio al siglo XI cuando se establecieron repúblicas comunales en lugares como Florencia, Bolonia y Génova, exactamente las comunidades que hoy en día disfrutan del compromiso cívico y el gobierno

exitoso. Estas comunidades no se volvieron cívicas simplemente porque eran ricas sino que se enriquecieron por sus fuentes basadas en civismo (Putnam, 1993).

En ese sentido, el capital social incorporado en las normas y redes de compromiso cívico parece ser una condición previa para el desarrollo económico así como para un gobierno efectivo. Las tradiciones cívicas del centro-norte de Italia proporcionaron un repertorio histórico de formas de cooperación, pues al demostrar su valor en el pasado están disponibles para que los ciudadanos aborden nuevos problemas de acción colectiva (Putnam, 1993).

La experiencia regional italiana ilustra que la región norte y sur han tenido enfoques contrarios a los dilemas de acción colectiva. En ese tenor, Putnam (1993) señala, en el norte las normas de reciprocidad y las redes de compromiso cívico han tomado forma de las sociedades torres, en los gremios, en las sociedades de ayuda mutua, cooperativas, sindicatos, incluso en los clubes de fútbol. Estos lazos cívicos horizontales produjeron niveles de desempeño económico e institucional, generalmente mucho más alto que en el sur donde las relaciones sociales políticas han sido verticalmente estructuradas.

Además, la desconfianza mutua, deserción, dependencia vertical, explotación, el aislamiento, desorden, la criminalidad y el atraso, se fueron reforzando recíprocamente en los interminables círculos viciosos. Es así como las ciudades de Florencia y Palermo han seguido lógicas opuestas de vida comunal por más de mil años. Las regiones cívicas se caracterizan por una densa red de asociaciones locales, una activa participación en los asuntos comunitarios, por patrones de política igualitarios, la confianza y observancia de la ley. Por el contrario, en las

regiones menos cívicas la participación política y social fue organizada verticalmente. La sospecha mutua y la corrupción eran la norma (Putnam, 1995).

Al mismo tiempo, Putnam reconoce “las ventajas del capital físico y humano con las que contaba el norte de Italia se acentuaron y explicaron por su vieja ventaja en cuanto al capital social” (1995, p. 233). Donde el suelo es fértil las regiones buscan sostén en las tradiciones. Pero donde el suelo es pobre las nuevas instituciones se atrofian. Las instituciones efectivas y con capacidad de respuesta dependen en el lenguaje del humanismo cívico, de las virtudes y prácticas republicanas. En la comunidad cívica proliferan las asociaciones por lo que hay una superposición de miembros y la participación se esparce por las múltiples arenas de la vida comunitaria.

El contrato social que sostiene esta colaboración en la comunidad cívica no es legal sino, moral. La sanción por violarlo no es penal, sino la exclusión de la red de solidaridad y cooperación. La concepción del papel y de las obligaciones de la persona como ciudadano, acompañada del compromiso con la igualdad política, constituye el cemento cultural de la comunidad cívica. “Para la estabilidad política la efectividad del gobierno e incluso el progreso económico, el capital social puede ser aún más importante que el capital físico y humano” (Putnam, 1995, p. 234).

Para Putnam (1995) el capital social no es un sustituto de una política pública efectiva sino, más bien, un requisito previo y en parte una consecuencia de ello. En tanto, el capital social de las regiones de Italia funciona con y a través de estados y mercados. El enfoque del capital social no es un argumento para el determinismo cultural ni una excusa para culpar a la víctima. Una política sabia puede alentar la formación de capital social y este en sí mismo mejora la

efectividad de la acción del gobierno. Las desigualdades sociales pueden estar integradas en el capital social, pero las normas y redes que sirven a algunos grupos pueden obstruir a otros particularmente, si las normas son discriminatorias o las redes están segregadas socialmente. Reconocer la importancia del capital social para sostener la vida comunitaria, no nos exime de la necesidad de preocuparnos por cómo se define esa comunidad: quién está dentro, quién se beneficia del capital social, o quién está afuera y quién no.

#### 1.4.4. La influencia de la cultura en la economía

En cuanto a la idea de Francis Fukuyama (1995) el capital social es transmitido por mecanismos culturales como la religión, la tradición o los hábitos históricos. En ese sentido, es una pieza clave para consolidar la democracia y el sistema económico. En su pensamiento, una economía sana es la que tiene un alto volumen de capital social para crear negocios o empresas.

Por lo que, el capital social es importante para el funcionamiento de las economías modernas, y es el *sine qua non* de la democracia liberal estable. Este constituye el componente cultural de las sociedades actuales que en otros aspectos se han organizado desde la ilustración sobre la base de las instituciones formales, el buen gobierno y la racionalidad (Fukuyama, 1999).

De ahí que, el capital social es de vital importancia para el buen funcionamiento de las instituciones públicas formales y más útil para comparar las sociedades en términos institucionales más que culturales (Fukuyama,1999). En ese tenor, el capital social es simplemente una forma de entender el papel que juegan las normas y valores en la vida económica (Fukuyama, 2002, p. 24).

Además, el capital social es importante para ciertos sectores y formas de producción compleja, precisamente porque el intercambio basado en normas informales puede evitar los costos de transacción internos de grandes organizaciones jerárquicas, así como los costos de transacción externos de las transacciones de mercado independientes. La necesidad de un intercambio informal basado en normas, se vuelve más importante a medida que los bienes y servicios se vuelven más complejos, difíciles de evaluar o diferenciar. La creciente importancia del capital social se puede ver en el cambio de baja confianza a la de alta confianza (Fukuyama, 1997,1999).

Por tanto, el capital social afecta directamente a la capacidad de las personas para organizarse con fines económicos ya que apoya la creación de instituciones y el Estado de Derecho y es un apoyo vital de la democracia, pues es la fuente de legitimidad del marco político donde el desarrollo se realiza cada vez más (Fukuyama, 2002, p. 27).

En síntesis, los autores valoran al capital social como un factor importante en el progreso de las sociedades para mejorar la vida de las personas. Al ser éste una condición endógena de la comunidad, debe considerarse en la formulación de políticas de desarrollo efectivas que verdaderamente amplíen sus efectos de justicia social, específicamente en los países pobres.

Putnam ampara la eficiencia de las instituciones en Italia con el capital social. El autor lo relaciona concretamente al éxito institucional y económico. Por ende, vincula el bienestar social en el norte de ese país al grado de compromiso cívico basado en relaciones de tipo horizontal. En contraparte, el sur de Italia es carente de capital social y abundante en desconfianza, donde, los resultados difieren de

beneficios colectivos, puesto que, los círculos viciosos tanto en las relaciones políticas como, de la comunidad se conducen por relaciones verticales. Ambos escenarios del país italiano están ligados a sus raíces históricas. La parte norte está influenciada por la convivencia participativa e igualdad, mientras que, la zona sur por el predominio de la desconfianza y la explotación.

Por su parte, Fukuyama vincula la cultura con el sistema democrático y económico. Considera que el capital social contribuye a mejorar las conexiones de intercambio entre actores e instituciones para concretar negocios o empresas y para alcanzar el desarrollo a través de circunstancias igualitarias.

En ese sentido, el capital social potencializa la capacidad de organizarse de las personas con el objetivo de acceder a recursos o para el uso eficiente de los mismos. Así, por ejemplo, la unión del turismo con el capital social en el medio rural cimienta bases sólidas a través de la cohesión colectiva como instrumento de movilización para alcanzar el desarrollo y preservar el medio ambiente, por lo cual, la configuración organizacional de las comunidades influyen sobre el dominio, manejo y beneficios de los bienes comunes (Kieffer, 2018).

Precisamente, el capital social es relevante en sectores como el turismo de cruceros, dado que, requiere de la intervención del sector público (federal, estatal y municipal), el sector privado, social y de organismos formales e informales dedicados a esta actividad. Aunque, la constitución del turismo de cruceros como recurso privado aumenta la complejidad de su funcionamiento, sobre todo, cuando deja de arribar a puertos turísticos. Es justo en esas circunstancias cuando la intervención del capital social facilita la participación activa de los actores para resolver problemas de alcance o beneficios generales.



## **1.5. Intervención del Capital Social en las relaciones sociales**

El capital social considerado como atributos o propiedades de origen socio-culturales, por los cuales una comunidad puede conseguir objetivos en común, aumentan o disminuyen en la medida en que se lleve a la práctica. Las formas de relacionarse cambian o se transforman a partir del esfuerzo y la voluntad dirigidos en fortalecer el capital social, o en su caso, la ausencia del interés por conservarlo deja ver sólo a una sociedad carente de características o principios afines.

### 1.5.1. La interacción social continua

Bourdieu (2001) argumenta que para reproducir el capital social es necesario un esfuerzo permanente de relacionarse por acciones continuas e intercambiables, con las cuales, se confirma el reconocimiento mutuo. La tarea de correspondencia requiere coste de voluntad, tiempo, y de alguna u otra manera de capital económico. Esta tarea es lo que contribuye a la integración del capital social, simultáneamente a la disposición adquirida para apropiarse y mantenerla. Razón por la cual, el rendimiento del trabajo para aglutinar o preservar el capital social será mayor, cuanto más es la propiedad del capital.

En la idea de Bourdieu, los grupos tienen sus formas más o menos institucionalizadas de delegación que les permite concentrar la totalidad de capital social disponible, el cual existe en el grupo, ya sea en manos de un individuo, o de unos cuantos. En ese tenor, el autor ejemplifica como nivel básico de institucionalización al primogénito de una familia, es decir, se le otorga el reconocimiento exclusivo para representar al grupo en ocasiones especiales. En cambio la concentración del capital social a través de la delegación

institucionalizada, reduce las consecuencias de los errores personales, demarcando responsabilidades y autorizando a líderes reconocidos, lleven a cabo la expulsión de individuos comprometedores, en aras de proteger al grupo. Mientras tanto, para la preservación del capital social o la futura expansión del capital del conjunto, será necesario que los integrantes regulen el acceso, pero sobre todo, deberán controlar la forma en que alguien pueda convertirse en el representante de todos, pues de esa manera, podrán también disponer de la totalidad de su capital social. En tanto más grande sea un grupo, mayor es la necesidad de delegar la representación para concentrar el capital social (Bourdieu, 2001).

Sin embargo, la representación de la totalidad del capital social por una persona puede acarrear consecuencias perversas. Bourdieu ejemplifica lo anterior con la representación de la nobleza. El noble es el grupo personificado: lleva el nombre del grupo pero también el suyo. Esa misma lógica gobierna fenómenos como el culto a la persona o la identificación de partidos, sindicatos o movimientos sociales con su líder. En otro sentido, es como si el signo terminara por definir el lugar de lo significado, o el representante, el de los representados por él (Bourdieu, 2001).

En resumen, algunos bienes y servicios sólo se pueden obtener en virtud de un capital social de relaciones u obligaciones. Las cuales es posible movilizarlas en un plazo breve, siempre y cuando hayan sido establecidas y mantenidas activas desde tiempo atrás. De ahí que, para hacer uso de ese capital se requiere de una inversión previa de tiempo, y sociabilidad necesarios a largo plazo. Bourdieu expone que, la transformación del capital económico en capital social presupone

un trabajo específico. En otros términos, se trata de un desembolso aparentemente gratuito de tiempo, preocupación y esfuerzo, mediante el cual, la relación de intercambio pierde su significado puramente monetario. Esto se aprecia, por ejemplo, en el esfuerzo de personalizar un regalo (Bourdieu, 2001).

#### 1.5.2. La propiedad pública del capital social

En ese sentido, Coleman (1990) distingue que el capital social se crea cuando las relaciones entre las personas cambian de formas para facilitar la acción. Así como el capital físico y humano favorecen la actividad productiva, el capital social también lo hace. En ese sentido, un grupo cuyos miembros manifiestan confiabilidad y extienden la confianza a otros será capaz de lograr mucho más, a diferencia de otro grupo que carece de esas virtudes. De esa manera, el capital social permite mostrar cómo los recursos organizacionales se pueden combinar con otros para producir diferentes comportamientos a nivel sistema, o en otros casos, resultados para los individuos.

Por su parte, Coleman (1990) explica el carácter público del capital social, en relación al capital privado. Como recurso tiene valor de uso pero no se puede intercambiar fácilmente. Ya que es un atributo de la estructura social en la que una persona está inmersa. Sin embargo, el capital social no es propiedad privada de cada una de las personas que se benefician de él. Otra diferencia derivada del aspecto público del capital social, puede ser vista comparándolo con el capital físico. Puesto que este es ordinariamente un bien privado, los derechos de propiedad hacen posible que la persona que invierte en él, también obtiene los beneficios del mismo. Con respecto al capital humano producido en las escuelas,

la persona que invierte el tiempo y los recursos en la construcción de este capital, cosecha los beneficios como tener un trabajo mejor remunerado, más satisfactorio o uno de alto nivel. Por el contrario el capital social no es así.

Coleman (1990) afirma, los tipos de estructuras sociales que hacen posible las normas sociales y sanciones, no se benefician principalmente de las personas cuyos esfuerzos son necesarios para llevar a cabo las normas y sanciones. Por ejemplo, donde existe un conjunto denso de asociaciones entre algunos padres de niños que asisten a una escuela determinada, estos involucran un pequeño número de personas, normalmente madres que no tienen trabajo de tiempo completo fuera del hogar. Sin embargo, estas madres experimentan solo un subconjunto de los beneficios de este capital social generado por la escuela. Si una de ellas decide abandonar las actividades de la escuela para tomar un trabajo de tiempo completo, los beneficios de la nueva actividad pueden sopesar las pérdidas que surgen de la disminución de las asociaciones con otros padres. Pero, su retirada de las actividades escolares, constituye una pérdida para todos aquellos padres, cuyas asociaciones y contactos depende de ellos.

Respecto a la información como forma de capital social. Coleman (1990) distingue que un individuo sirve como fuente de información para otro cuando está bien informado. Normalmente adquiere esa información para su propio beneficio, no para que cualquier otro pueda hacer uso de él. Pero eso no siempre es cierto. Por ejemplo, los líderes de opinión adquieren información en parte para mantener su posición como tal. Sin embargo, hay otras personas que los retoman como fuentes de información. Mientras que los portadores del recurso no ven en ellos esa finalidad.

Las normas también sufren en parte la falta de inversión en bienes públicos. Estas se establecen intencionalmente como medios para reducir externalidades, y los beneficios generalmente solo llegan a los que son responsables de establecerlas. En efecto, la capacidad de establecer y mantener las normas efectivas dependen de las propiedades de la estructura social (como el cierre), sobre el cual, un actor no tiene control, pero que puede verse afectado por uno de ellos. Definitivamente, estas propiedades afectan la capacidad de la estructura para mantener el efecto de las normas, sin embargo, las personas rara vez consideran este hecho al tomar decisiones que pueden destruir estas propiedades estructurales (Coleman, 1990).

En suma, Coleman expone que, el aspecto del bien público del capital social significa que está en una posición diferente con respecto a la acción intencional a diferencia de las otras formas de capital. Por lo tanto, el capital social es un recurso importante para las personas, pues afecta gentilmente su capacidad de actuar y su calidad de vida percibida. En ese tenor, las personas tienen la habilidad de crear capital, pero, porque muchos de los beneficios de las acciones dan vida al capital social son experimentadas por otras personas, en lugar de que la persona actúe de esa manera, no es el interés de esa persona hacerla realidad. El resultado es que la mayoría de las formas de capital social se crean o destruyen como producto de otras actividades (Coleman, 1990).

### 1.5.3. Las redes y el desarrollo democrático

Desde la perspectiva de Putnam (1993) (2003) el capital social se está convirtiendo en un ingrediente vital en el desarrollo económico de todo el mundo.

Diversos estudios sobre el desarrollo rural han demostrado que una red vigorosa de asociaciones con base indígenas puede ser tan esencial para el crecimiento como la inversión física, la tecnología adecuada o conseguir buenos precios. El capital social al considerarse un conjunto de habilidades sociales y comunitarias puede contribuir al fortalecimiento o desarrollo democráticos en un universo y contexto de valores que le es propio a la democracia.

Para Putnam (1995) los mecanismos a través de los cuales el compromiso cívico y la conectividad social producen resultados como: mejores escuelas, desarrollo económico dinámico, disminución del delito y un gobierno más efectivo, son sumamente difíciles, sin embargo, para una comunidad “favorecida” por la existencia de capital social es sin duda más factible lograrlos. En otros términos, el capital social sustenta el buen gobierno y el progreso económico. En consecuencia, cuando se reconoce la importancia del capital social, se debe tener también la capacidad de diseñar programas donde converjan creativamente la elección individual con el compromiso cívico.

Con respecto a las redes de compromiso cívico estas son benéficas porque aumentan los costos potenciales de un desertor en cualquier transacción individual. Estas redes promueven también unas normas de reciprocidad robustas las cuales son reforzadas por la red de relaciones que depende del establecimiento de una reputación para cumplir promesas y para aceptar las normas de la comunidad local relativas a la conducta. El enfoque del capital social promete descubrir nuevas formas de combinar la infraestructura social privada con políticas que funcionan y, a su vez, de utilizar políticas públicas para revitalizar las existencias de capital social en las comunidades y países (Putnam, 1993). “Las

normas y redes de compromiso cívico contribuyen a la prosperidad económica y son, a su vez, reforzadas por esa prosperidad” (Putnam, 1995, p. 230).

#### 1.5.4. La confianza en el desarrollo de las sociedades

Por su parte, Fukuyama intenta articular que la cultura influye en la economía. Donde considera, el grado de confianza presente en una sociedad es el elemento más importante, ya que es el medio por el cual, se pueden delegar ciertas actividades económicas. En la medida que exista confianza entre actores económicos habrá también una relación de confianza mutua. Pero si no se tiene confianza, la realización económica puede verse trunca, y la propensión a trabajar en equipo o en corporaciones ausente (Fukuyama, 1995).

Al establecer la confianza como eje primordial, Fukuyama (1995) divide a los países por alta o baja confianza. En el primer nivel agrupa a países como: Estados Unidos, Japón y Alemania. En el segundo, a China, Hong Kong, Taiwán, Italia, Corea del Sur y Francia. Con base a ese supuesto, los países con alta confianza confían en individuos ajenos a la línea de parentesco debido a su predisposición de cooperación social dirigido por normas éticas. En cambio, los países con baja confianza, sólo son capaces de confiar en torno a un reducido grupo familiar.

A juicio de Fukuyama, el capital social es una forma de mirar la cultura pues tiende a ser visto como un fin en sí mismo, es decir, una manera de expresión creativa. Pero también, juega un papel funcional muy importante en cualquier sociedad, a través de la cual, los grupos de personas se comunican y cooperan en una variedad de actividades. De ahí que, una forma de medir la cultura va más ligada a las normas y valores. Por lo tanto, no todas las culturas están igualmente

equipadas para fomentar el crecimiento económico, o en otras palabras, no todas las sociedades tienen las mismas reservas de capital social. (Fukuyama, 1999).

Para ilustrar lo anterior, Fukuyama expone como ejemplo a América Latina. Pues algunas sociedades que la conforman sufren de grave crisis de confianza. Tales crisis se manifiestan, por ejemplo, en una línea económica por el PIB. Este es producido por empresas de propiedad familiar creadas por un grupo relativamente pequeño de familias, es decir, las más prominentes. Estas agrupaciones están interconectadas por redes que vinculan empresas en sectores como el comercio minorista, la fabricación y seguros. Por lo que esas redes se basan en los lazos de consanguinidad, de ahí que la vida de sus negocios dependa de la vida familiar, ya que sus lazos son más fuertes y confiables dentro de un número reducido de miembros (Fukuyama, 1999).

El capital social por lo tanto reside principalmente en las redes de filiación, y en muchos aspectos, tal entramado constituye un importante activo social. Cuando las sociedades carecen de bienestar financiado por el Estado como la seguridad social, sufren la recesión y el alto desempleo, entonces, la familia promueve recursos en común como amortiguador en tiempos difíciles. Sin embargo, el carácter familiar implica que las empresas de este tipo, a menudo tengan dificultades para crecer en corporaciones grandes, y se gestionen de forma profesional. Por otro lado, el familismo en realidad puede ser visto como una respuesta racional a una sociedad, en la que el Estado es arbitrario y rapaz. Como en el caso de la familia o empresa china, donde ambas, se han visto como baluarte defensivo contra un Estado tradicionalmente corrupto y deshonesto. En este sentido, el familismo puede ser visto como un sustituto imperfecto de la



dominación de una ley que era fuerte, y suficiente para apoyar el milagro económico de la posguerra (Fukuyama, 1999).

#### 1.5.4.1. El capital social en la política económica

De ahí que para Fukuyama la política económica por sí sola no es suficiente para inducir el desarrollo. Pues considera que factores culturales como el capital social desempeñan un papel fundamental. En ese sentido, “el capital social es como un ingrediente clave en el desarrollo económico y la democracia liberal estable” (Fukuyama, 2002, p. 1). En el proceso de desarrollo, el capital social actúa como soporte para la democracia. La democracia es buena para el crecimiento económico porque ofrece un grado de legitimidad a los gobiernos de los países en desarrollo. Gran parte del poder del Estado proviene del apoyo popular del que engendra entre sus ciudadanos. Ejemplos de Estados democráticos como Polonia o Corea del Sur desde 1997, han llevado a cabo con éxito las reformas económicas. La democracia es un hecho de la vida para la mayoría de los países del tercer mundo, por lo que el desarrollo político será paralelo al desarrollo económico (Fukuyama, 2002).

En suma, el capital social permite a los individuos a unirse para defender sus intereses y organizarse para apoyar las necesidades colectivas; un gobierno autoritario por el contrario se nutre de la atomización social. Si la democracia es el contexto en el que los países implementan la política económica para estimular el crecimiento, el capital social es fundamental para la fuerza y la salud de ese marco político. Democracias fuertes y bien consolidadas son más capaces de hacer frente a los retos del desarrollo (Fukuyama, 2002).

#### 1.5.4.2. La función política del capital social

Desde una función política el capital social puede ser útil para ampliar la comprensión sobre el contexto cultural del problema de desarrollo, y en la identificación de obstáculos a la reforma institucional. El capital social debe entenderse como normas y valores compartidos que promueven la cooperación. Con frecuencia se origina en fenómenos como la religión, la experiencia histórica compartida y otras tradiciones culturales arraigadas. De ahí que, lo más difícil de tratar desde lo político es la falta de confianza social. En países como Colombia, la Unión Soviética, los Balcanes, Oriente Medio y algunos de África la desconfianza ha sido el resultado del conflicto y descomposición social. Se infiere que, el fracaso económico tiene claras raíces culturales, al pensar que un conjunto simple de las intervenciones de política económica podrían revertir los hábitos y modos de pensamiento arraigados. En esos casos, el único enfoque posible para la construcción de capital social sobre una base de toda la sociedad es establecer el estado de derecho y las instituciones políticas básicas sobre las que se apoya. Aquí lo que se requiere es aumentar el radio de confianza entre los individuos de grupos pequeños en aras de componer esas sociedades, y para facilitar la acumulación de relaciones de cooperación, tanto en el ámbito económico y político. Una norma uniforme y transparente de la ley permite históricamente extender el radio de confianza para reproducir la cooperación entre extraños dentro de las sociedades modernas occidentales. (Fukuyama, 2002, pp. 32-24).

## **1.6. Elementos que conforman el Capital Social**

Finalmente, la descomposición de cada una de las visiones sobre el capital social de los autores expuestos distingue los principales elementos, categorías o dimensiones, de las cuales, se seleccionaron las que permitieron asignar un valor cualitativo a las diferentes relaciones que se orquestaron entre los actores del sector privado, público y social en Cabo San Lucas y Puerto Vallarta durante la crisis del sector de cruceros.

### **1.6.1. Red de relaciones con recursos tangibles e intangibles**

La articulación del capital social de Bourdieu (2001) se apoya en una primera instancia en la pertenencia a un grupo, siendo los beneficios derivados de esta, el fundamento de la solidaridad que los hace posible. Estos beneficios pueden ser materiales, como los favores asociados a las relaciones provechosas, y también por beneficios simbólicos, como los que resultan de pertenecer a un grupo selecto y prestigioso. Además la existencia de una red de relaciones en la idea de Bourdieu no es algo natural, sino producto de un esfuerzo continuo de institucionalización el cual, es imprescindible para producir, multiplicar conexiones útiles y duraderas que aseguren el acceso a esos beneficios. En otras palabras, la red de relaciones es el producto de estrategias individuales o colectivas de inversión, consciente o inconscientemente dirigidas a establecer y mantener relaciones sociales que prometan más tarde, o temprano, un provecho inmediato. Simultáneamente, las relaciones de intercambio acarrear obligaciones duraderas apoyadas en sentimientos subjetivos (reconocimiento, respeto amistad etc.). Este ambiente se reproduce por el intercambio constante de las cosas (palabras,

regalos, mujeres etc.) como una señal de reconocimiento, y es precisamente la forma en que el grupo se reproduce, es decir, en el mutuo reconocimiento. Este efecto implica reconocer la pertenencia al mismo, por la relativa estabilidad y permanencia o grado de institucionalización.

#### 1.6.2. Factores funcionales en la estructura social

En Coleman (1990) la primera forma de capital social se crea a partir de una acción basada en la confianza, que una persona realiza en beneficio de otra, la expectativa. La obligación consiste entonces en cumplir esa expectativa para mantener la confianza. En otras estructuras sociales donde los individuos son más autosuficientes se conducen por el nivel de confiabilidad y el alcance real de retribuir las obligaciones. Por lo que los individuos dependen menos el uno del otro.

Otro caso que ilustra el valor de la confiabilidad son las asociaciones de crédito rotativo en el sudeste de Asia donde grupos de amigos o vecinos regularmente se encuentran una vez al mes para aportar la misma cantidad de dinero destinado a un fondo central el cual, se entrega a uno de los miembros. Estas asociaciones sirven como instituciones eficientes en la acumulación de ahorros para pequeños gastos de capital. Es una ayuda importante para el desarrollo económico. Es decir, sin un alto grado de confiabilidad entre los miembros del grupo tales asociaciones de crédito no existen (Coleman, 1990).

La siguiente forma de capital social es la información inherente a las relaciones sociales. Coleman (1990) demuestra que la información provee una base importante para la acción. Sin embargo, la adquisición de información es costosa.

Un medio por el cual se puede adquirir información es utilizar las relaciones sociales que se mantienen para otros fines. En otros términos, un científico social que esté interesado en mantenerse al día en diferentes campos de la investigación puede hacer uso de interacciones cotidianas con sus colegas para lograrlo. Esto es posible si él confía en que ellos estén al día también. Por lo que ese tipo relaciones sociales constituyen una forma de capital social al proporcionar información que facilita la acción. Las relaciones en este caso son valiosas por la información que proporcionan.

El último elemento en la teoría de Coleman (1990) consiste en las normas y sanciones efectivas. Desde su visión una norma efectiva constituye una forma poderosa pero a veces frágil de capital social. Las normas efectivas que inhiben el crimen en una ciudad hacen posible que las mujeres caminen libremente afuera por la noche y que las personas mayores salgan de sus hogares sin temor. Las normas en una comunidad que apoyan y proporcionan recompensas efectivas por el alto rendimiento en la escuela facilitan enormemente las tareas de la escuela. Una norma prescriptiva que constituye una forma especialmente importante de capital social dentro de una colectividad, es la norma de que uno debe renunciar a sus propios intereses para actuar en interés de la colectividad. Una norma de este tipo reforzada por el apoyo social, el estatus, el honor y otras recompensas en el capital social que construye naciones jóvenes (y que se disipa a medida que envejecen), fortalece a las familias al llevar a los miembros a actuar desinteresadamente. Esta norma facilita el desarrollo de movimientos sociales incipientes, a partir de un pequeño grupo de personas dedicadas, introvertidas o mutuamente gratificantes y, en general lleva a las personas a trabajar por el bien

público. En algunos de estos casos las normas están internalizadas, en otros, son ampliamente apoyadas a través de recompensas externas por acciones desinteresadas y desaprobadas por acciones egoístas. Aunque, están respaldadas por sanciones internas o externas las normas de este tipo son importantes para superar el problema del bien público que existe en los colectivos conjuntos.

### 1.6.3. Cualidades de la comunidad

La relación o convergencia entre capital social y democracia, la estabilidad o el florecimiento de la misma se sustenta en rasgos como: redes de cooperación, colaboración y socialización que promueven el sentido comunitario, valores de interés común/colectivo y solidaridad (Putnam, 2003). La falta de capital social en las sociedades democráticas se transcribe en el descenso de la afiliación, participación, nivel de compromiso en partidos políticos, sindicatos y la iglesia.

#### 1.6.3.1. Las redes de compromiso cívico

Desde Putnam (1993) (1995) la cooperación voluntaria es mas fácil en una comunidad que ha generado un rica combinación de capital social en forma de normas de reciprocidad y redes de compromiso cívico. Las redes de compromiso cívico generan normas de reciprocidad generalizada al producir la emergencia de confianza social. Tales redes facilitan coordinación y comunicación a fin de ampliar la información sobre la confiabilidad de otras personas para resolver problemas de acción colectiva. Simultáneamente, las redes de compromiso cívico encarnan el éxito pasado en la colaboración que sirve como guía para la colaboración futura. Por último, la interacción de redes densas ayudan a sus integrantes a intercambiar

el “yo” por el “nosotros” promoviendo en estos el “gusto” por los beneficios colectivos.

#### 1.6.3.2. La reciprocidad

La norma efectiva de reciprocidad generalizada esté asociada con densas redes de intercambio social. En las comunidades donde la gente puede esperar que la confianza no sea aprovechada, sino, correspondida es más probable que el intercambio continúe. Así, las redes sociales permiten que la confianza sea transitiva y se difunda: yo confío en ti porque confío en ella y ella me asegura que confía en mí. La confianza lubrica la cooperación pues a mayor nivel de confianza en la comunidad mayor probabilidad de cooperación y la cooperación, a su vez, genera confianza (Putnam, 1995).

#### 1.6.3.3. La confianza

La confianza implica predicción de un actor independiente. La confianza social en los complejos establecimientos modernos proviene de dos fuentes relacionadas: las normas de reciprocidad y las redes de compromiso cívico (Putnam, 1995). Las normas sociales transfieren el derecho de controlar la acción de un actor para otros típicamente porque esa acción tiene “externalidades”, es decir, consecuencias positivas o negativas para los otros (Coleman, 1990, p. 302).

Putnam expone que, cualquier sociedad moderna o tradicional, autoritaria o democrática, feudal o capitalista se caracteriza por redes formales e informales de comunicación e intercambio personal. Algunas de estas redes son primordialmente horizontales y agrupan agentes con un status o un poder equivalentes, otras son primordialmente verticales y enlazan agentes desiguales

en relaciones asimétricas de jerarquía o dependencia. En ese sentido, “las redes de compromiso cívico son una forma esencial de capital social: cuanto más densas sean esas redes en una comunidad, tanto más probable es que sus ciudadanos sean capaces de cooperar por el beneficio mutuo” (1995, p. 220). Entonces, cuanto más horizontalmente estructurada esté una organización, más puede promover el éxito institucional a nivel de la comunidad. Del mismo modo, las redes horizontales densas, pero segregadas, mantienen la cooperación dentro de cada grupo, pero las redes de compromiso cívico que penetran las hendiduras sociales alimentan la cooperación más amplia (Putnam, 1995, p. 223).

La confianza social, las normas de reciprocidad, las redes de compromiso cívico y la cooperación exitosa se refuerzan mutuamente. Las instituciones de colaboración efectivas requieren habilidades interpersonales y confianza, pero estas, son también inculcadas y reforzadas por la colaboración organizada (Putnam, 1995).

#### 1.6.3.4. Tipos de redes

Sobre las dimensiones o tipos de relaciones que se enmarcan en el capital social, Putnam (1995) y Narayan (1998) coinciden en dos: *bonding* (unión) es exclusiva y vinculante. Son relaciones como resultado de la unión del capital social. *Bridging* (puente), es de tipo impersonal e inclusiva, se constituye a partir de la construcción de relaciones horizontales. Las relaciones de *unión* representan la construcción de redes sociales en torno a numerosos dominios sociales dentro de las redes cercanas de familiares y amigos. La red de unión principal o informal es la familia o (amigos), no obstante, también surgen otras como las formales



(trabajos/profesional, religión o sindicato). Las redes de puente son orientadas hacia el exterior y abarcan personas a través de divisiones sociales. Además, son mejores para la conexión entre activos externos y la difusión de información, estas redes incluyen movimientos por los derechos civiles, grupos de servicios juveniles y organizaciones religiosas. Algunas de las formas de capital social son por elección o por necesidad. Por un lado, están enfocadas a centrarse al interior y tienden a reforzar identidades exclusivas y grupos homogéneos. Esta forma de capital se representa por organizaciones fraternales étnicas, grupos de lectura de mujeres de iglesias, clubes y del campo de moda.

En particular, las redes densas o de vínculos fuertes también conocidas como *bonding* (unión), son estrategias que en su aprovechamiento contribuyen a implementar nuevas técnicas para el conocimiento de explotación, con las que, los clúster de turismo cultural pueden ampliar el alcance y los efectos de la innovación (Elche et ál., 2015).

Por su parte, Narayan (1998) adiciona un tercer tipo de red: *linking* (enlace), ésta se caracteriza por las conexiones entre los diferentes niveles de poder o estatus social, es decir, relaciones de tipo vertical donde se generan vínculos entre la élite política y la sociedad en general o entre diferentes grupos de clases sociales.

Cada red se distingue por sus formas de confianza interna impulsadas a su vez por valores y esfuerzos voluntarios propios de la red. La unión del capital social es buena para sustentar reciprocidad específica y movilizar la solidaridad. La red de puente se caracteriza por la confianza generalizada y la acción voluntaria humanitaria. La red de enlace surge entre diferentes grupos sociales que poseen

vínculos o donde las personas actúan como intermediarios. Si bien el capital social es relacional, su influencia es más profunda cuando las relaciones son entre grupos heterogéneos (Putnam, 1993; 1995).

#### 1.6.3.5. La participación

El capital social mejora los beneficios de la inversión en capital físico y humano. Trabajar juntos es más fácil en una comunidad bendecida con una gran cantidad de capital social (Putnam, 1993). Desde una perspectiva social más amplia, un beneficio adicional de las conexiones basadas en el lugar de trabajo, es que éste es mucho más diverso, racial e inclusivo políticamente que la mayoría de los otros entornos sociales. Por ello, la participación promueve las actividades organizadas a nivel colectivo. En ese marco, el capital social en configuración de organizaciones formales favorece las funciones ordenadas. Por consiguiente, las formas de colaboración participativa colectiva involucran intereses públicos más amplios, mientras que las formas expresivas son más individualistas y corresponden a intereses definidos. Los términos que ayudan a describir la participación reflejan la acción de cooperación con otros como: servir, trabajar y asistir. Cada una de esas acciones o actividades puede llevarse a cabo sólo si otros miembros de la comunidad también están activos. En otras palabras, cuanto más dependan las actividades de las acciones de los demás, mayor será el abandono de la participación. Lo que realmente importan desde el punto de vista del capital social y el compromiso, no es simplemente poseer habilidades o aptitudes para formar parte de una agrupación, sino, crear mejores condiciones con la participación activa e involucrada en asuntos de interés común. Una

comunidad que construye capital social dirige sus esfuerzos hacia adentro y afuera, ampliando sus efectos saludables sobre la reserva o stock del mismo. La participación se esparce por las múltiples arenas de la vida comunitaria. El conocimiento de las reglas del juego y de los jugadores en las reuniones promueve la participación dinámica, así como también, la permanencia de los líderes de base, en términos de talento y creatividad. La participación permite trabajar por una mejor gestión de esa manera, la inversión exitosa en capital social requiere tiempo y esfuerzo concertado (Putnam, 2000).

Para ilustrar mejor, los proyectos exitosos fundados en vertientes como el turismo comunitario implican la participación y organización activa de los pobladores en los procesos de desarrollo económico. Por ende, el capital social y el turismo alternativo, representan una oportunidad para el desarrollo dado el potencial natural y cultural del territorio. Sin embargo, la difusa existencia de cohesión social entre la población externa también, una colaboración colectiva deficiente (Méndez et ál., 2016).

#### 1.6.4. Propiedades del orden colectivo

Para Fukuyama la actividad económica representa una parte crucial de la vida social, ambos unidos por una amplia variedad de normas, reglas, obligaciones morales y otros hábitos que en conjunto conforman la colectividad social. El autor destaca que el bienestar de una nación, así como, su capacidad para competir, están condicionados por una característica cultural, única y dominante: el nivel de confianza inherente a la sociedad (Fukuyama, 1995).

#### 1.6.4.1. El valor más importante: la confianza

La confianza es la expectativa que surge dentro de una comunidad de comportamiento regular, honesto y cooperativo basado en normas comúnmente compartidas por los miembros de esa comunidad. Esas normas pueden ser sobre cuestiones profundas de "valor" como la naturaleza de Dios o la justicia, pero también, abarcan normas seculares como estándares profesionales y códigos de conducta. Es decir, confiamos en que un médico no nos hará daño deliberado porque esperamos que viva con el juramento hipocrático y los estándares de la profesión médica. La confianza no es necesaria para la cooperación: el interés propio ilustrado, junto con mecanismos legales como los contratos, pueden compensar la falta de confianza y permitir que extraños creen conjuntamente una organización que funcione para un propósito común. Los grupos se pueden formar en cualquier momento en función del interés propio, y la formación del grupo no depende de la cultura. Pero, sí es la característica que aglutina a la sociedad, en tanto favorece la formación de diversos tipos de grupos sociales, mediante los cuales, los individuos logran fines comunes de distinta naturaleza, cuyo conjunto forma la llamada sociedad civil (Fukuyam, 1995; Rodríguez, 2012).

#### 1.6.4.2. La sociabilidad espontánea

Otro término que Fukuyama usa ampliamente en su obra es la sociabilidad espontánea que constituye un subconjunto de capital social. En ese sentido, en cualquier sociedad moderna, las organizaciones se crean, destruyen y modifican constantemente. El tipo de capital social más útil a menudo no es la capacidad de trabajar bajo la autoridad de una comunidad o grupo tradicional, sino la habilidad

de formar nuevas asociaciones y cooperar dentro de los términos de referencia que establezcan. Este tipo de grupo es generado por el complejo de la sociedad industrial. La división del trabajo, sin embargo, basada en valores compartidos más que en un contrato, se incluye en la rúbrica general de lo que Durkheim llamó "solidaridad orgánica". La sociabilidad espontánea, además, se refiere a ese amplio rango de comunidades intermedias distintas de la familia o aquellas establecidas deliberadamente por los gobiernos. Los gobiernos a menudo tienen que intervenir para promover la comunidad cuando hay un déficit de sociabilidad espontánea. Pero la intervención estatal plantea riesgos distintos, ya que puede socavar fácilmente las comunidades espontáneas establecidas en la sociedad civil (Fukuyama, 1995).

El capital social tiene consecuencias importantes para la naturaleza de la economía industrial que la sociedad podrá crear. Si las personas que tienen que trabajar juntos en una empresa confían unos en otros porque todos operan de acuerdo con un conjunto común de normas éticas, hacen que el negocio cueste menos. Dicha sociedad estará en mejores condiciones para innovar organizativamente, ya que el alto grado de confianza permitirá que surja una amplia variedad de relaciones sociales. Por el contrario, las personas que no confían unas en otras, terminan cooperando solo bajo un sistema de reglas y regulaciones formales, que deben ser negociadas, acordadas, litigadas y aplicadas, a veces por medio de la coacción (Fukuyama, 1995).

El capital social y la propensión a la sociabilidad espontánea tienen importantes consecuencias económicas. Si bien existen otros factores que explican el tamaño de la empresa, incluida la política fiscal, antimonopolio y otras formas de ley

reguladora, existe una relación entre sociedades de alta confianza con abundante capital social (Alemania, Japón y Estados Unidos) y la capacidad de crear grandes organizaciones empresariales privadas. Estas tres sociedades fueron las primeras, en un escala de tiempo absoluta y relativa a sus propias historias de desarrollo, para configurar corporaciones jerárquicas grandes, modernas y administradas profesionalmente. Las economías de sociedades de confianza relativamente baja como Taiwán, Hong Kong, Francia e Italia, por el contrario, han estado pobladas tradicionalmente por empresas familiares (Fukuyama, 1995).

La evidencia presentada en el pensamiento de Fukuyama sugiere que el capital social debe tenerse en cuenta en la dotación de recursos de una nación. El capital social, base de la confianza y crítico para la salud de una economía, se basa en raíces culturales. A primera vista, parece bastante paradójico que la cultura esté relacionada con la eficiencia económica, ya que la cultura es totalmente racional en su sustancia y en la forma en que se transmite. Como la palabra cultura sugiere, las reglas éticas más desarrolladas por las cuales las personas viven, se nutren a través de la repetición, la tradición, y ejemplo. Estas reglas pueden reflejar una racionalidad adaptativa más profunda; pueden servir a fines económicamente racionales; y en el caso de algunas personas, pueden ser producto del consentimiento racional. Pero se transmiten de una generación a otra como hábitos sociales racionalistas. Estos hábitos, a su vez garantizan que los seres humanos, nunca se comporten como maximizadores de la utilidad puramente egoísta, postulados por los economistas (Fukuyama, 1995).

#### 1.6.4.3. Hábitos culturales: valores y virtudes interiorizados

Desde un punto de vista económico, algunos de los hábitos éticos claramente constituyen virtudes, mientras que otros son vicios. Entre los hábitos culturales que constituyen virtudes, no todos contribuyen a la formación del capital social. Algunos pueden ser ejercidos por individuos que actúan solos, mientras que otros, en particular, la confianza recíproca, emergen solo en un contexto social (Fukuyama, 1995).

Los valores o virtudes sociales incluidas la honestidad, la fiabilidad, la cooperación y el sentido del deber hacia los demás, son fundamentales para incubar a los individuos, sin embargo, las virtudes sociales que fomentan la sociabilidad espontánea y la innovación organizacional han sido estudiados mucho menos sistemáticamente por su impacto en la vida económica. Se puede argumentar que las virtudes sociales son requisitos previos para el desarrollo de virtudes individuales, como la ética del trabajo, ya que este último se puede cultivar mejor en el contexto de grupos fuertes (familias, escuelas, lugares de trabajo) que se fomentan en sociedades con un alto grado de solidaridad social (Fukuyama, 1995).

En la perspectiva de Fukuyama algunas sociedades engendran valores y hábitos morales que condicionan la toma de decisiones con base en la costumbre, por lo que se genera un mayor rendimiento económico y dan un giro más eficiente a las empresas. Tales normas y valores desde su habituación en la familia se interiorizan por el individuo, de esa manera engendran la cualidad de anteponer el interés colectivo por el individual, convirtiéndose en un rasgo de personalidad. En ese sentido, la habituación de esos valores y normas dan como resultado la

confianza mutua que promueve la solidaridad en una comunidad portadora de capital social (Fukuyama, 1995; Rodríguez, 2012).

#### 1.6.4.4. La organización

Fukuyama (1999) señala que la organización se traduce a un tipo de norma que promueve el orden espontáneo, es decir, la capacidad o virtud natural que poseen los individuos para lograr un ordenamiento orgánico y, para el caso de los centros de trabajo, se puede inferir que, es el talante de organización biológica basado en la colaboración libre ampliamente distribuida. El establecimiento de normas formales e informales surgen primeramente para lograr el orden y compartir los recursos de manera equitativa, de forma tal que, se evite su agotamiento prematuro. Pero, si bien la organización es una fuente importante de orden social, sólo puede surgir en ciertas condiciones particulares y no constituye una fórmula universal para conseguir la coordinación de un grupo humano.

Es así que, la inexistencia o débil capital social en las comunidades que se organizan a través de sus recursos genera conflictos sociales. Por lo tanto, la inclusión del turismo como actividad económica viable para el desarrollo, requiere de estructuras sólidas con capital social (Segrado et ál., 2013). Sobre todo, en los lugares dedicados al turismo alternativo donde el consenso y la acción colectiva contribuyen en la defensa de los recursos comunes (Palafox y Arroyo, 2019).

#### 1.6.4.5. Norma articuladora del capital social: coordinación

En lugares de trabajo moderno la coordinación surge desde abajo en lugar de ser impuesta desde arriba, y se basa en normas y valores compartidos que permiten a los individuos trabajar en conjunto para alcanzar objetivos comunes sin una



dirección formal. Vale decir que este tipo de organización se basa en el capital social, cuya importancia crece a medida que aumenta la complejidad e intensidad tecnológica de la economía. La importancia del capital social en una organización jerárquica puede ser comprendida de la forma en cómo la información circula dentro de la misma. En una empresa manufacturera por ejemplo, la jerarquía existe a fin de coordinar el flujo de recursos materiales dentro de un proceso de producción. A pesar de que, la afluencia de productos o materiales está determinada por la estructura formal de autoridad, el flujo de información se mueve diferente (Fukuyama, 1999b).

Dado que la información generada dentro de una organización, ésta es propiedad de la misma, su transferencia no debería implicar costo alguno. Para evitar costos, el interés general de la organización es alinear a través de la coordinación, los intereses individuales a los empresariales, a fin de que, los agentes trabajen por los intereses del principal, por lo que, con ello se busca promover o mejorar el flujo informativo para la toma de decisiones. Las normas y valores informales son importantes porque ofrecen conductos alternativos para la fluidez de la información. Una cultura empresarial ideal ofrece al trabajador individual, tanto un grupo de preferencia, como una identidad individual que estimula la formación de equipo que, a su vez, facilita el flujo informativo dentro de la organización (Fukuyama, 1999b).

En ese sentido, las redes de cooperación en la práctica del turismo rural o mejor conocido como Pueblos Mágicos en México, dificulta la coordinación debido al alto grado de heterogeneidad de los actores, aunado a la ausencia de líderes del sector social o público que promuevan la cohesión colectiva (Moreno y Díaz,

2018). Dicho lo anterior, el capital social también es crucial para el gerenciamiento de trabajadores altamente capacitados que manejan conocimientos de procesos complejos y difíciles de comunicar. La necesidad de un intercambio informal, basado en normas, se va haciendo más importante a medida que los bienes y servicios intercambiados se tornan más complicados para evaluar y diferenciar (Fukuyama, 1999b).

Por lo tanto, el capital social de los dirigentes de las instituciones públicas especialistas en turismo guía el proceso conductual a través de preceptos formales e informales que favorecen la diligencia de relaciones de contacto, para acceder a reuniones e información relevante del sector privado. En ese sentido, el acceso a la información promueve la coordinación entre el vasto universo de las organizaciones del sector, para crear productos y servicios atractivos que amplían la oferta para el mercado crucerista en los destinos turísticos.

#### 1.6.4.6. Fuentes del capital social

El capital social persiste por el accionar cotidiano de los individuos. El análisis sistémico del orden y el capital social esclarece la forma espontánea o descentralizada como uno de los desarrollos intelectuales más importantes de fines del siglo XX. De acuerdo con Fukuyama, el orden social es generado a menudo de forma jerárquica, de arriba hacia abajo. Aunque, el ordenamiento puede surgir también desde la autoridad jerárquica y centralizada (formal), hasta la interacción del todo desconcentrada e instintiva (más informal) de individuos. Las normas que se crean de manera espontánea suelen ser informales, es decir, no se encuentran escritas ni publicadas, mientras que, las normas creadas por fuentes

subordinadas de autoridad suelen tomar forma de leyes escritas, constituciones, regulaciones, escrituras sagradas o burocráticos organigramas (Fukuyama, 1999b).

Otras de las normas sociales son producto de la elección racional o las heredadas socialmente y, en su origen, no racionales. En ese tenor, el término racional se refiere a la organización y comparación de las alternativas posibles y la selección de la mejor de ellas, en otras palabras, sólo al hecho de que las diversas normas se debaten y contraponen conscientemente a través de un proceso reflexivo previo. La racionalidad de acuerdo con la teoría económica de los juegos parte de la premisa que los seres humanos llegamos al mundo como individuos aislados con una cantidad de deseos y preferencias egoístas. En muchos casos esas preferencias se pueden satisfacer en forma más efectiva si cooperamos con otros individuos y, por lo tanto, se negocian normas de cooperación que rijan la interacción social. De acuerdo con ese criterio las personas actúan en forma desinteresada sólo porque han calculado que, de alguna manera, el altruismo los beneficiará individualmente. La matemática que sustenta la teoría de los juegos busca comprender, de un modo formal, las estrategias mediante las cuales los individuos pueden pasar de actuar siguiendo sus intereses egoístas a hacerlo sobre bases de cooperación mutua (Fukuyama, 1999b).

La parte irracional tiene que ver con el comportamiento moral del ser humano, establecer y observar las normas, las preferencias, deseos, impulsos originados en el sistema límbico, donde se asientan las emociones. Seguir una norma constituye un objetivo en sí mismo, y no porque sea de utilidad, es decir, es un objetivo cargado de emotividad. Lo que en un momento puede ser un medio para

lograr un fin, cobra una mayor importancia cuando se convierte en el fin mismo. Las emociones que más se relacionan con la observación de las normas son las mismas que se asocian con la competencia por el status y el reconocimiento: ira, culpa, orgullo y vergüenza (Fukuyama, 1999b).

En resumen, de acuerdo con Fukuyama (1997) (1999b) las cuatro fuentes de capital social son:

1) Institucional:

a) Racional: es resultado de una acción intencional sobre la comunidad generalmente a través de una institución del estado, o las de tipo formal, como constituciones y sistemas legales. La forma racional es la más extrema del constructivismo racional emprendido por los estados comunistas como la Unión Soviética y China. Al igual que la educación como instrumento de socialización.

b) Irracional: expone que los roles son el resultado de la dominación masculina y el patriarcado, ya que todo comportamiento se construye socialmente sobre la base de poder y la jerarquía. La identidad, los lazos y normas que los apoyan son producto de un grupo u otro para imponer su hegemonía.

2) Espontánea:

a) Racional: en la teoría del juego racional, el modelo de derecho irracional y sistemas adaptativos complejos. Esta proporciona una rica fuente de información sobre el desarrollo de normas cooperativas.

b) Irracional: hace referencia a las normas sociales como resultado de una evolución espontánea a largo plazo en la interacción de las comunidades

con su entorno, y esas normas son altamente adaptativas. De ahí que el bien social no es buscado deliberadamente por nadie, y sin embargo, surge espontáneamente de actividades por parte de agentes individuales en un nivel inferior de la organización

- 3) Exógena: se originan en otro lugar que no sea la comunidad en la que se aplican, o bien a través de la interacción de esa comunidad con su entorno externo. Ya sea por la religión, ideología, cultura y experiencia histórica compartida; o en su caso por partidos políticos, ambientalistas, feministas, laborales, terroristas que actúan por compromiso con un común de agenda político-ideológico.
- 4) Natural: son las normas arraigadas en la naturaleza, es decir, los vínculos familiares es la forma más poderosa de relación social en las sociedades contemporáneas incluidas el parentesco, la raza y la etnia. Si bien esta sociabilidad es para un grado arraigado y reforzado por la cultura. Las tendencias a la sociabilidad están conectadas al código genético

## 1.7. Conclusión

A modo de concluir el marco teórico, se presenta a continuación el siguiente esquema con los aspectos fundamentales que se abstraen de la teoría del capital social de los cuatro autores expuestos anteriormente (tabla 5):

**Tabla 5. Aspectos fundamentales de la teoría Capital Social**

<b>Autores</b>	<b>Definición</b>	<b>Espacio de análisis</b>	<b>Elementos</b>	<b>Dimensiones</b>
<b>Pierre Bourdieu</b>	Recursos materiales y simbólicos vinculados a los agentes	Acción/Micro	Redes de intercambio, recursos materiales, simbólicos,	Clase social, poder e institucionalización

	en torno a la clase social y posesión de poder		pertenencia al grupo y reconocimiento	
<b>James Coleman</b>	Es la capacidad que tienen los integrantes de un grupo social para colaborar en el logro de objetivos personales y colectivos	Acción/Micro	obligaciones y expectativas, normas y sanciones efectivas, canales de información, confiabilidad	Bien público
<b>Robert Putnam</b>	Organización social basada en redes, normas y confianza social que facilitan la coordinación y cooperación	Estructura/Macro	Redes, normas cívicas, confianza, cooperación, reciprocidad, participación y organización	Relaciones de tipo vertical (enlace), horizontal (puente y unión), vínculos fuertes y débiles, individual-colectivo y público-privado
<b>Francis Fukuyama</b>	Normas, virtudes y valores instaurados en las relaciones sociales que promueven la cooperación social	Estructura/Macro	Valores, confianza, normas, cooperación, coordinación, organización, reciprocidad y sociabilidad	Fuentes de sociabilidad: familia, nación y grupos intermedios. Fuentes de capital social: 1)Institucionalmente: a)racional, b)irracional 2)Espontáneo: a)racional, b) irracional 3)Exógeno: a)religión, ideología, cultura y experiencia histórica compartida 4)Natural: a)parentesco, b)raza y c)etnia

Fuente: Elaboración propia con base en (Bourdieu, 2001, 2011; Coleman, 1998, 1990; Putnam, 1993, 1994, 1995, 2003; Fukuyama, 1995, 1997, 1999, 2002).

Con lo anterior, se distingue que la premisa general o común de la teoría del capital social es describir fenómenos sociales. Bourdieu, Coleman, Putnam y Fukuyama coinciden en el principio fundamental del capital social: es relacional.

Por lo que el intercambio tanto de recursos, tiempo y esfuerzo basados en confianza, redes, normas, valores o solidaridad sustentan la creación y mantenimiento del capital social. Debido a lo cual, el capital social puede aplicarse en estudios de alcance micro-macro o desde el enfoque estructura-acción.

En ese sentido Bourdieu y Coleman concentran su descripción respecto al poder de acción a través de la agencia de un sujeto o grupos pequeños de individuos con capacidad de creación y delegación de capital social para crearlo y movilizarlo. El primer autor construye el capital social desde la teoría de campos influenciada por Marx. De ahí que la posesión de recursos tanto materiales como simbólicos de los integrantes del grupo, se determinan por las dimensiones de clase social y poder. Por lo que, estos serán movilizados por el agente que posee mayor capital económico.

Para Coleman, la base de la organización social se sustenta en la capacidad que tienen sus integrantes para trabajar en el logro de sus objetivos individuales y colectivos guiados por las normas sociales. El atributo público del capital social en la idea de Coleman permite que los beneficios lleguen a todos los miembros de la organización, ya sea en ambiente familiar, escolar o laboral donde se desenvuelven. La conclusión más importante a la que llega este autor es que el concepto capital social es una herramienta que sirve para integrar las posturas económica y sociológica. Pues anteriormente, el análisis económico era incompleto al considerar al individuo como egoísta y racional. Aunque también se entiende que este principio de acción racional básico es aplicable en la perspectiva del capital social, con la finalidad de conseguir beneficios no sólo de carácter personal sino también para el grupo.

Mientras que la noción de capital social desde Putnam y Fukuyama se dirige a explicaciones de corte macro-estructural basadas en redes complejas entre grupos medios o grandes como regiones o naciones con normas y valores culturalmente compartidos, con los que pueden incidir en el contexto institucional, social, político y económico.

Para Putnam, la confianza es la base de la organización social que promueve la cooperación y coordinación. Las redes se configuran por las relaciones de naturaleza horizontal como unión y puente, donde sus miembros se ven y tratan como pares. O por las de naturaleza vertical como la tipo enlace, en la que predominan relaciones basadas en la opresión, dominio o autoridad entre élites y sociedad.

Al igual que Putnam, Fukuyama considera que las normas y valores son propiedades de las relaciones sociales que fomentan la cooperación social. Los grupos se rigen a través de las normas que comparten. Para Fukuyama, las fuentes de sociabilidad provienen de la familia, una nación y grupos intermedios. Esas fuentes se construyen de cuatro formas: institucionalmente y de manera racional o irracional; espontáneamente mediante la teoría del juego racional, exógenamente, ya sea a través de la religión, ideología, la cultura o la experiencia histórica compartida; y por último, de manera natural, es decir por lazos de consanguinidad, los vínculos familiares o rasgos culturales.

Respecto al capital social y el turismo, éste enfoque permite comprender dos posturas de análisis. La primera línea retoma al turismo como materia principal, donde la actividad turística es promotora del capital social para concretar el bienestar común. Contrariamente, la segunda se concentra en indagar el capital



social como agente de cambio para el desarrollo en los destinos turísticos, a través de la participación activa de agentes sociales, públicos y privados.

Además, la fusión teórica del capital social y turismo permite destacar las propiedades socioculturales individuales de actores privados o sociales, como medios para materializar proyectos. Por otro lado, las estructuras que coadyuvan o inhiben el orden social, es decir, las características compartidas culturalmente que promueven el uso sostenible de los recursos para el aprovechamiento colectivo.

En ese sentido, la aplicación del capital social en el turismo de cruceros permitió esclarecer las capacidades colectivas de los sectores participantes como herramientas superadoras de la crisis crucerista en la Ruta de cruceros del Pacífico mexicano, específicamente en Cabo San Lucas y Puerto Vallarta.

## **CAPÍTULO II. EVOLUCIÓN Y RELEVANCIA DEL TURISMO Y EL SECTOR DE CRUCEROS EN EL MUNDO**

### **Introducción**

En este apartado se expone una breve descripción de las diferentes fases y eventos mundiales que han influido en la configuración del fenómeno del turismo a lo largo del tiempo. Dada su movilización global, tanto de flujos de personas como de divisas, se incluye información reciente sobre los mayores impactos que derivan por su actividad económica y el efecto que ejerce en los países y las sociedades de acogida, primordialmente como productor de bienestar a través de los empleos. Específicamente, se delimita hasta el turismo de cruceros por ser el objeto primario de este trabajo de tesis. La sucinta reseña progresiva del segmento crucerista incluida en este apartado, muestra su destacada participación durante la última década en territorio nacional.

### **2.1. Evolución del fenómeno del turismo**

El turismo es un fenómeno relacionado con el progreso de la humanidad. Sus inicios se han vinculado a los movimientos nómadas del ser humano en su búsqueda por los recursos para subsistir. En épocas más recientes las movilizaciones se originaron por motivos de salud y descanso como sucedió durante el Imperio Romano. En la edad media los viajes se desarrollaron con fines religiosos derivados del cristianismo y las cruzadas que revitalizaron el comercio por el constante transcurrir (Guerrero y Ramos, 2014).

En el renacimiento, los viajes por conocer otros pueblos y ciudades iniciaron con el viajero más famoso de la historia conocido como Marco Polo. Y quien siguió

sus pasos fue Cristóbal Colón. El Grand tour por ejemplo, lo realizaban los hijos de la clase alta europea por el valor cultural de los viajes y el reconocimiento que les otorgaba. A finales del siglo XVIII la transformación económica y social ocurrida como consecuencia de la Revolución Industrial, abrió camino a la clase media con nuevos gustos y acceso a una gama más amplia de productos y servicios. El avance de los medios de transporte como los barcos de vapor o ferrocarriles aumentó el tránsito de personas y las distancias de desplazamiento (Gurría, 1991; Acerenza, 2006).

La Segunda Guerra Mundial fue un suceso que marcó pauta en la evolución del turismo. En la cuarta década del siglo XX surgió la aviación comercial. Es en esa etapa, cuando el turismo comenzó a manifestarse masivamente. En 1950, los innovadores instrumentos para la comercialización de la industria turística, el concepto de producto turístico, la estandarización de la oferta y el transporte aéreo fueron hitos en el desarrollo del turismo moderno hacia todo el mundo (Gurría, 1991; Acerenza, 2006).

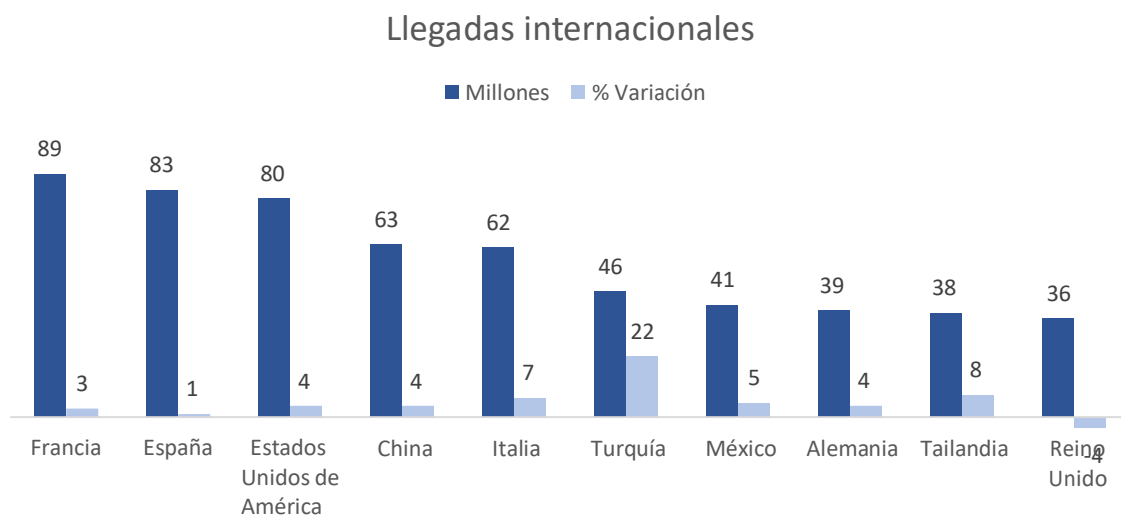
En el turismo del siglo XXI, el aumento del nivel de vida de las ciudades desarrolladas contribuyó a mayor acceso de tiempo libre y formas incipientes de viajar. Con la propensión de la demanda interna los países comenzaron a invertir en la infraestructura turística. El aprovechamiento sustentable de la actividad y la implementación tecnológica para los actuales consumidores, fueron dos aspectos de relevancia a considerar por los desarrolladores de turismo privados y públicos (Guerrero y Ramos, 2014).

## 2.2. Relevancia económica y social del turismo en el contexto mundial

El turismo como práctica del ser humano ha tenido su faceta social, cultural y como negocio. Ciertamente, en la segunda mitad del siglo XX y lo que va del siglo XXI, este sector ha cobrado su relevancia gracias a su impacto socioeconómico. El panorama del turismo internacional de la OMT expone a la actividad turística como el propulsor de crecimiento económico y desarrollo. En el año 2018, el turismo internacional alcanzó 1,400 millones de llegadas con una variación positiva del 5% en relación al 2017, cifra adelantada con dos años de su proyección. Las exportaciones por ingreso del visitante más transporte de pasajeros llegó a 1.7 billones de dólares, con un incremento del 4% respecto al 2017. En consecuencia, el 2018 fue el noveno año de crecimiento consecutivo sostenido (OMT, 2019a).

La gráfica (no. 1) distingue el marco ascendente del comportamiento del fenómeno turístico en la última década.

**Gráfica 1. Los diez países con mayores llegadas del turismo internacional**

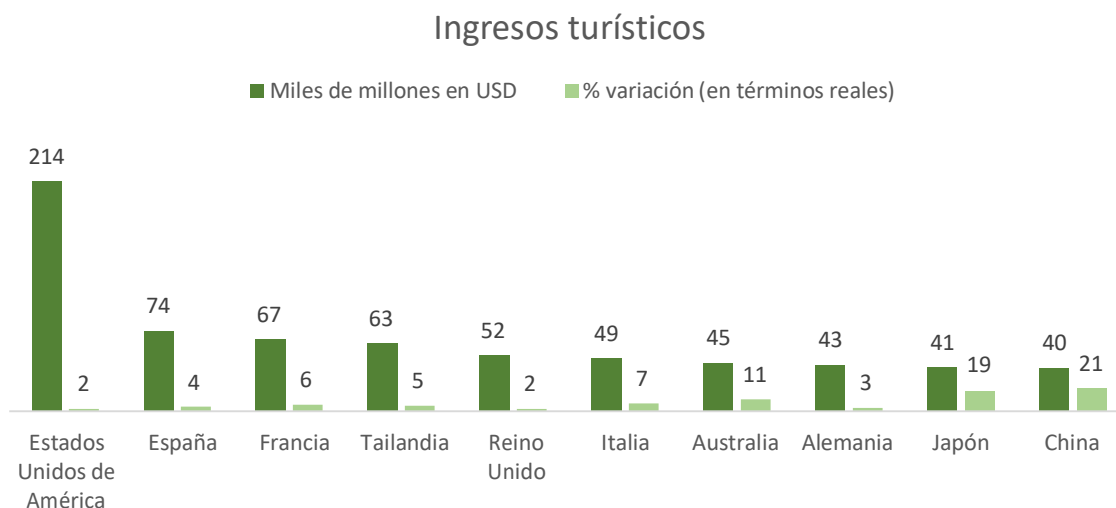


Fuente: Elaboración propia con información de la OMT (2019a)

Igualmente, los 10 países dominantes con las movilizaciones de viajeros fuera de su residencia doméstica en 2018. El destino en la cúspide corresponde a Francia. Por su parte, el territorio mexicano se ubicó en la posición número 7. Turquía logró la tasa del 22% de crecimiento mundial más alta, en contraste, el Reino Unido ocupó el 10º puesto siendo el único país con una marca negativa del -4% de crecimiento con respecto al 2017. En conjunto, las naciones enlistadas conglomeraron sólo alrededor de 580 millones o el 40% de las llegadas internacionales en 2018.

De manera semejante, la gráfica no. 2 detalla el consumo del turista derivado de las viajes internacionales durante 2018. En ese año, Estados Unidos de América lideró la lista por captar 214,000 millones de Dólares.

### Gráfica 2. Los diez países con mayores ingresos turísticos en el mundo



Fuente: Elaboración propia con información de la OMT (2019a)

Aunque, China estuvo en el último puesto, fue la nación con el 21% de incremento mayor en ingreso turístico mundial, a la vez que, Japón el 19% y Australia el 11%, por ende, la zona Asia Pacífico tuvo la más rápida progresión.

Los diez países anteriores concentraron el 50% por concepto de ganancias del turismo internacional ocho de ellos figuraron en ambas clasificaciones (OMT, 2019a).

El escenario positivo del turismo se atribuye al entorno económico favorable, el aumento en la demanda del transporte aéreo, las tecnologías digitales que configuran la experiencia del viajero y la esquematización reducida para el visado. Actualmente, el turismo es el tercer rubro de las exportaciones en el mundo, después de los productos químicos y combustibles, pero, antes de la industria automotriz y agroalimentaria (OMT, 2019a).

Los efectos más importantes del turismo en la sociedad se ejercen a través de la generación de empleos. Estos van desde aquellas posiciones que están en contacto directo con el viajero, pero también, los que derivan de las actividades relacionadas con las diversas esferas productivas dentro del sector.

En ese sentido, el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC por su siglas en Ingles) señala que el turismo respalda uno de cada 10 puestos de trabajo (330 millones) en todo el mundo y generó el 10.3% del PIB mundial en 2019. En el mismo año, el sector experimentó un crecimiento del 3.5%, superando el crecimiento de la economía mundial del 2.5% por noveno año continuo. Del 2015 al 2019, el sector creó uno de cada cuatro nuevos puestos de trabajo, lo que convierte a la actividad turística una alianza para la generación de empleos junto con los gobiernos de las naciones (WTTC, 2019).

En los tiempos actuales la vivencia del turismo como una experiencia dio origen a la expansión de la oferta. De esa manera comenzaron a emerger diversas

acepciones que ayudan a catalogar las formas que ha tomado la actividad turística a lo largo del tiempo.

De acuerdo con la OMT entre las conceptualizaciones que se adoptan como clasificación operativa de los tipos de turismo se encuentran: el turismo cultural, de negocios, ecoturismo, rural, gastronómico de aventura entre otros. Se incluye también el turismo costero, de aguas interiores y el marítimo, o mejor conocido como el turismo de cruceros, siendo este el principal objeto de estudio de esta investigación (OMT, 2019b).

### **2.3. El turismo de cruceros y su importante desempeño global**

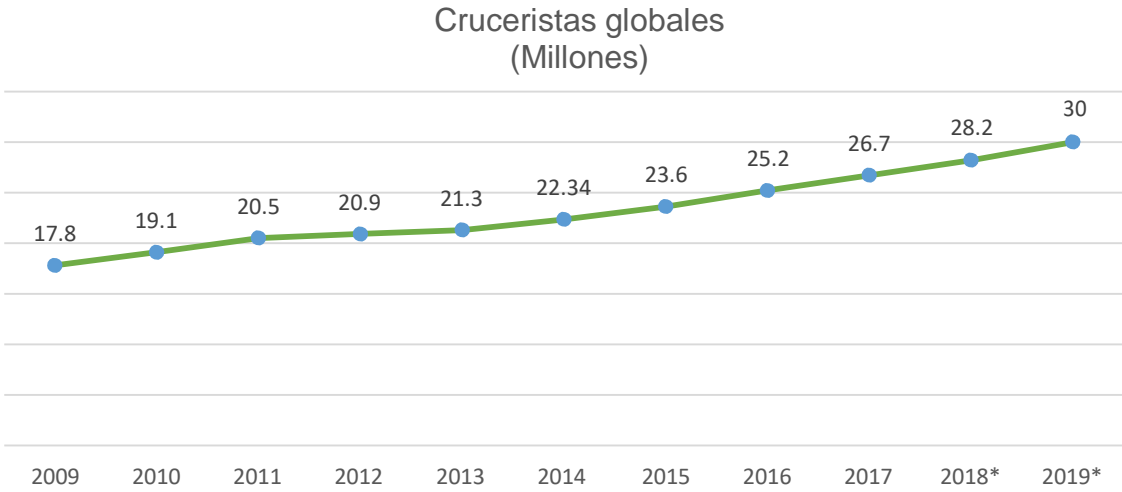
En la última década el sector de cruceros se ha convertido en una industria global derivado de su posicionamiento alrededor del mundo. Es también, una industria dinámica con tasa de crecimiento mundial del 69% superior al 42% del turismo terrestre. Su rápido crecimiento ha escenificado la colocación en el mercado que inició en América del Norte, pero, en la actualidad trascendió las barreras hacia las regiones de Europa y Australasia (BREA, 2018).

La gráfica no. 3 contiene el número anual de pasajeros que se movilizaron por crucero alrededor del mundo en la última década del año 2009 al 2018, incluye la proyección del 2019. Con el año 2009 inició la tendencia positiva del sector de cruceros, pero, es a partir del 2014 y hasta el 2019 que se define como el periodo vertiginoso del sector. En 2018 el turismo de cruceros rompió el record con 28.2 millones de pasajeros. Un 5.6% superior a la cifra de 26.7 millones del 2017. De igual manera, la ocupación anual superó el 100%. El comportamiento de la

industria se adjudica al interés sostenido de los consumidores y a la demanda que excede la oferta.

En efecto, el crecimiento global de la industria representa impactos positivos para las comunidades destino. De hecho, el sector naviero turístico mantuvo 1.1 millones de empleos equivalentes a 45,600 millones de dólares en sueldos y salarios, más 134,000 millones de dólares en la producción total mundial del 2017 (FCCA, 2019).

**Gráfica 3. Cruceristas globales durante el periodo 2009 al 2019**



Fuente: Elaboración propia con información de la FCCA (2019). Nota: \* proyección

Esencialmente, el alcance de la participación del turismo de cruceros en la economía de las naciones receptoras, se conduce a través de tres directrices económicas<sup>8</sup>: 1) el impacto directo que genera empleo y el ingreso de los

<sup>8</sup> Estos gastos generan empleo directo e ingresos de los empleados en apoyo de proporcionar los bienes y servicios adquiridos por las líneas de cruceros, pasajeros y tripulación. La contribución indirecta se refiere a la compra alimentos crudos para su procesamiento; servicios públicos, como electricidad y agua, para hacer funcionar equipos y procesar materias primas; servicios de transporte para entregar productos terminados a las líneas de cruceros o mayoristas; seguros de propiedad y empleados. La contribución inducida son los ingresos de estos empleados que se utilizan para comprar una amplia gama de bienes y servicios de consumo, incluidos bienes como automóviles, alimentos, ropa, muebles, salud y cuidado. Las estimaciones de la contribución global directa, indirecta e inducida son la suma de los impactos estimados para los mercados regionales (BREA, 2019).



trabajadores, 2) el efecto económico indirecto que es posterior a la demanda de bienes y servicios de los negocios impactados, y 3) la derrama económica inducida que se genera por el consumo de los empleados de las líneas de cruceros y sus proveedores. En ese sentido, los gastos directos generados por la industria de cruceros, sus pasajeros y tripulación son la fuerza impulsora de la contribución del sector en la economía mundial (BREA, 2019).

## 2.4. El turismo en México

Durante casi una década México se ha ubicado entre los destinos favoritos del turismo internacional. El incremento sostenido de las llegadas hasta alcanzar a 41.3 millones en 2018, colocaron al país en el lugar número 7, y en el puesto 16 del ranking mundial, con respecto a los ingresos de 22,526 millones de dólares generados por este sector. La etapa de mayor expansión del turismo en México comprendió del 2014 al 2018, como lo muestra la gráfica (no. 4).

**Gráfica 4. Llegadas de turistas internacionales a México durante 2010-2018**



Fuente: Elaboración propia con información del Compendio Estadístico del Turismo en México 2018 de DATATUR (2018c)

Por ello, los efectos del turismo en el crecimiento económico, el empleo y la inversión, lo posicionan como una actividad competitiva capaz de alcanzar índices superiores en contraste con otras secciones de la economía, ayudando a disminuir la afectación adversa de la coyuntura económica mundial. Los empleos generados por el turismo también progresaron un 2.9%, dos veces más rápido que el sector industrial, primario y de comercio. En 2017, el empleo turístico registró la cifra de 3.6%, mientras que, el empleo nacional fue de 2.6% en el mismo periodo (SECTUR, 2018). Para el último trimestre del 2018, la población ocupada en el sector turístico de México se ubicó en 4.1 millones de empleos, cifra que marcó un máximo histórico de la serie desde 2006 y fue equivalente al 8.6% del total (DATATUR, 2019).

En ese marco, el turismo se configura en una industria de carácter transversal que integra a una gran variedad de servicios y productos ligados a otras actividades de sectores productivos, cuyo importante impacto económico produce empleos y bienestar en la población (SECTUR, 2018). Al amparo de mejores oportunidades de empleo, de negocio y el impulso a la regeneración de las comunidades, el turismo se convierte en una fuerza impulsora de desarrollo en el país. Algo semejante ocurre con el turismo de cruceros en territorio mexicano.

## **2.5. El sector de cruceros en México**

En su recorrer, el sector crucerista se ha distinguido por adaptarse a las preferencias de viaje emergentes. También, a la evolución de las nuevas tecnologías para descubrir y desarrollar destinos, diseños de buques de última generación, comodidades, instalaciones o amenidades abordo. La inclusión de

naves temáticas y diferentes itinerarios han logrado estar al alcance de los patrones cambiantes de sus clientes. El trabajo coordinado con las ciudades-puerto aumenta la gama de atracciones en tierra.

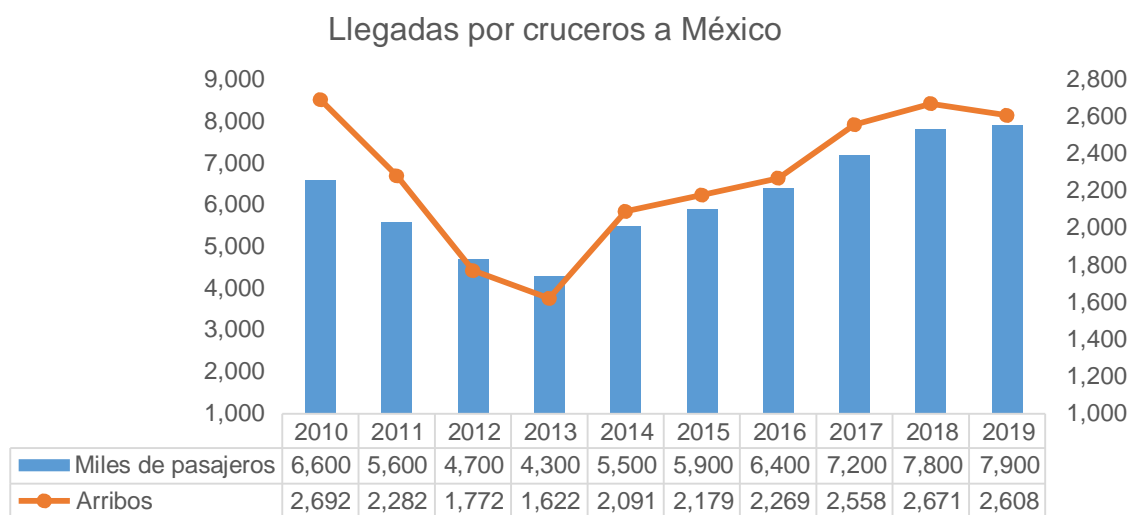
En el intento bien logrado por ampliar el catálogo de atractivos y buscar mayor rentabilidad, las empresas navieras incluyen en sus recorridos puntos de visita a diversos destinos turísticos en las regiones que operan. Se expone por caso a México, donde esta actividad turística empezó en la década de 1970. Tuvo su auge a partir de 1990, pero se consolidó durante el último lustro del siglo XX y los primeros años transcurridos de esta centuria.

En enero de 2019, los puertos que recibieron el mayor número de pasajeros por cruceros en México fueron: Cozumel, Ensenada y Majahual que en total sumaron el 75.2% del total nacional (DATATUR, 2019). La gráfica no. 5 engloba las llegadas anuales de turistas y buques turísticos a México en los últimos diez años. Las cifras de la columna izquierda representan los millones de usuarios, mientras que, los datos de la columna derecha, los miles de arribos a puertos mexicanos.

El año 2010 proyectó una mejora del 10.8% en arribos en relación a los 2,404 recibidos, durante el 2009. En cambio, el 2011 experimentó nuevamente una pérdida del 15.2% respecto al periodo anterior. Durante el 2012 continuó el descenso con un 22.3% menor que el año 2011. Si bien, en el 2013 se tuvo la cifra más baja de 1,622 llegadas, ésta significó un 8.46% inferior que el 2012, siendo éste año el que sufrió el mayor quebranto del sector de cruceros en territorio nacional del 2010 al 2019.

Ya en 2014, el sector comenzó a experimentar mejores cuentas derivado del incremento del 22.4% en ese año, en relación al 2013. En 2016 la línea se acercó más al número del año 2010 con un 15.7% de diferencia, pero, sólo un 4% mayor que el 2015. Para el 2017 se tuvo un incremento más marcado equivalente al 11.3% y en 2018 un 4.2%. Pero para el 2019 el sector de cruceros concluyó con una ligera pérdida del -2.3% respecto al 2018.

**Gráfica 5. Llegadas de buques turísticos a México de 2010-2019**



Fuente: Elaboración propia con datos del Compendio Estadístico del turismo en México 2018 de DATATUR (2018c)

El periodo en descenso del 2010 al 2013 se adjudica a la “crisis del turismo naviero” (Peinado, 2016). Lo anterior corresponde a las afectaciones de la Ruta Pacífico por el retiro de Mazatlán de los itinerarios y las cancelaciones de arribos a Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, derivadas de los actos de violencia ocurridos en el puerto mazatleco y en Acapulco. La fase del 2014 al 2018 coincide con el progreso de la misma ruta<sup>9</sup> que empezó a recuperarse en el quinto año del

<sup>9</sup> Véase tabla 7 y 11.

periodo expuesto en el gráfico. Aunque, todavía existe una brecha muy larga para alcanzar la marca nacional del 2005, año en el cual se llegó a tener 3,267 arribos de navíos y 6.5 millones de cruceristas a nivel nacional.

Si bien, la Isla de Cozumel ha sido líder del turismo de cruceros sobre el resto de los puertos mexicanos e incluso en el contexto mundial en los últimos años. El panorama adverso del sector en la costa del Océano Pacífico de aquel tiempo, evidenció la importancia de la participación de los destinos de la Riviera Mexicana conformada por Mazatlán, Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, que en conjunto suman alrededor del 20% del número total en territorio mexicano.

La tabla no. 6 comprende los ingresos por concepto de llegadas de cruceros al país, al igual que, el gasto promedio que realizó el pasajero en los puertos del 2014 al 2018.

**Tabla 6. Ingresos por concepto del turismo de cruceros en México**

	2014	2015	2016	2017	2018
Ingresos (Millones de dólares)	418.8	399.2	393.8	482.5	559.6
Gasto Promedio (dólares)	72.4	65.3	58.8	62.8	67.3

Fuente: Elaboración propia con información de DATATUR (2019)

El lustro exhibe que, en el año 2014 los ingresos de este segmento turístico llegaron a 418.8 millones de dólares, mientras que, para el 2015 399.2, correspondiente al -4.7%. En 2016 se captaron 393.8 millones equivalente al -1.4% en comparación al 2015. La progresión positiva se recobró durante 2017 por el monto de 482.5 millones de dólares o el 18.3% superior al 2016. El ciclo cerró favorablemente con 559.6 millones, un 13.8% todavía más elevado que el periodo antecesor. Respecto al comportamiento del consumo promedio del crucerista, la

fila correspondiente manifiesta que la cuota más alta de 72.4 dólares compete al 2014, en contraste con los cuatro años del tiempo señalado.

Lo anterior significa que, las entradas globales se recuperaron durante 2017 y 2018. No así el gasto promedio, lo cual sugiere confirmar que, los ingresos aumentaron en relación al incremento de visitantes por este medio de transporte, pero, probablemente la adquisición de bienes y servicios por cada pasajero en tierra disminuyó.

En aras de contribuir al descubrimiento de la actuación del capital social del sector privado (cruceros), la comunidad política y portuaria de Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, en adelante se enuncian los detalles contextuales que dieron forma al tratamiento de la crisis del sector naviero durante 2010-2014 en ambos destinos.

## **CAPÍTULO III. CABO SAN LUCAS: EL CAPITAL SOCIAL ARTICULADOR DE LA AFLUENCIA TURÍSTICA**

### **Introducción**

El presente capítulo se compone en dos apartados. El primero muestra el fenómeno del turismo en el Estado de Baja California Sur, lo cual permitió distinguir que la actividad turística ha cobrado relevancia como directriz conducente al desarrollo económico y social. La descripción contextual demarca a Cabo San Lucas en un puerto turístico reconocido internacionalmente por su vocación turística de calidad y dedicado mayormente al turismo de cruceros. La segunda sección contiene el análisis mediante la teoría del capital social de los datos recolectados al igual que los resultados de la investigación.

### **3.1. Baja California Sur: El turismo instrumento transversal e inclusivo**

En las últimas dos décadas, el turismo ha cobrado relevancia para el Estado de Baja California Sur. En el afán por consolidar el desarrollo en la entidad se ha incluido en el Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2015-2021, la estrategia del turismo en dos de sus cinco ejes rectores: Infraestructura de calidad y Diversificación económica.

En ese sentido, el Programa Sectorial de Turismo (PST) (2015-2021) se convierte en el instrumento implementado por el gobierno del estado para que los ejes fundamentales se concreten en ese sector. El eje Infraestructura de Calidad se dirige por dos componentes: conectividad e infraestructura económica. Los cuales son destinados para mejorar la conectividad de carreteras, terminales aéreas, recintos portuarios marítimos y terminales terrestres. También, para

gestionar la inversión pública, estimular la inversión privada con el desarrollo de infraestructura turística básica y secundaria a los servicios. El eje de la Diversificación Económica establece cuatro subcomponentes del turismo:

- 1) Potencias Regionales: pretende estimular la generación de producto turístico específico y el desarrollo de empresas que se incorporen a la cadena de servicios turísticos que permitan la integración de recursos naturales y patrimoniales de las poblaciones o localidades tradicionales.
- 2) Desarrollo Integral: establece participar del desarrollo del sector terciario mediante la capacitación que eleve la calidad en la prestación de sus servicios turísticos que vinculen las vocaciones regionales.
- 3) Gestión de Calidad Turística: plantea elevar la calidad de los servicios turísticos a través de programas de capacitación a personal de contacto, mandos medios y gerenciales que fortalezcan el recurso humano del sector turístico, garantice la permanencia de fuentes de empleo y bienestar económico y social.
- 4) Difusión Cultural y Turística: busca posicionar a Baja California Sur como un destino turístico de excelencia en el ámbito nacional e internacional que permita fortalecer la economía de los destinos consolidados y emergentes de la entidad (Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2015, pp. 20-29).

La incorporación del turismo en la planificación estratégica del estado, refleja la relevancia del sector como uno de los principales medios para alcanzar el desarrollo económico y social. El carácter transversal e inclusivo del instrumento propone aprovechar el potencial del territorio que incluye los bienes naturales, el talento



humano, las organizaciones sociales y privadas en coordinación con la acción pública. También, pretende impactar tanto a las actividades productivas del propio sector turístico, como a otras que indirectamente se benefician de él.

De acuerdo con el INEGI, el PIB de Baja California Sur se constituyó por 232,773 millones de pesos, el equivalente a 17.2% con respecto al nacional en 2018 (INEGI, 2019; citado en SETUES, 2020a, p. 11). De hecho, el PIB estatal se compone por las actividades del sector primario con el 3.1%, el secundario con el 40.7% y el 56.2% por el sector terciario, siendo este el principal sector económico y donde se concentra el 74.1% de los empleos (SETUES, 2020a, p. 12).

El flujo turístico al estado se constituyó por 3.3 millones de pasajeros que llegaron a través de sus tres aeropuertos internacionales en 2019. La ocupación hotelera alcanzó los 3.2 millones con un crecimiento sostenido desde 2014. Los principales centros turísticos del Estado de Baja California Sur son Los Cabos, La Paz y Loreto. El 62.6% de los visitantes extranjeros llegan a Los Cabos. En cambio, los otros dos destinos se configuran como favoritos para vacacionistas nacionales. La ampliación de la oferta hotelera llegó a 27,315 cuartos con 457 hoteles. En consecuencia, la derrama económica tanto de visitantes nacionales como extranjeros generó 17,116 millones de pesos de septiembre del 2018 a agosto de 2019. En ese mismo periodo, el estado recibió 592,925 pasajeros en sus tres puertos receptores. Los 1,453 espacios en marinas turísticas han sido otra opción para visitantes, al igual que, los dos centros de convenciones para el turismo de negocios, uno se ubica en La Paz y el otro en Los Cabos (SETUES, 2020a).

### 3.1.1. La actividad turística en Los Cabos

El inicio de la actividad turística en Los Cabos se remonta a la década de 1970. Ello derivado de la política de los Centros Integralmente Planeados (CIP'S) implementada por el Gobierno Federal con la dirección del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). El eje promotor de la política fue impulsar el turismo para alcanzar el desarrollo de la región y la generación de empleos.

El alcance de la política de los CIP'S configuró a Los Cabos como receptor de la inversión pública para la infraestructura turística, pero también, propició la inversión de capital privado. Tanto que, durante el decenio de 1980 el municipio se convirtió en el mayor concentrador de la oferta hotelera con alto estándar de calidad en el estado.

Los bienes y servicios turísticos se encuentran específicamente a lo largo de 33 kilómetros entre San José del Cabo y Cabo San Lucas. Las principales zonas turísticas de Los Cabos son: Reserva de la biosfera Sierra de la Laguna, Corredor turístico Cabo del Este, San José del Cabo, Corredor Turístico San José-Cabo San Lucas y Cabo San Lucas. El lugar de la cabecera municipal lo toma San José del Cabo que se distingue por ser una localidad apacible de aspecto colonial. Mientras que, Cabo San Lucas es el destino turístico mayormente visitado, reconocido internacionalmente por su lujosa oferta turística de servicios, campos de golf, pesca deportiva y puerto turístico de alto nivel (SECTUR, 2014b).

La concepción estratégica y planificada *per se* de Los Cabos lo configura como un destino proclive al servicio turístico. Por lo que, su producción económica se modela en torno al desempeño del mismo. Coincidentemente, el 38.5% de los puestos laborales derivaron de las actividades relativas al hospedaje temporal y

de restaurantes en 2019. El desarrollo del sector se sustenta en los atractivos naturales que ofrecen sus playas, el paisaje y actividades náuticas. En 2019 el 83.4% o 2.8 millones de los visitantes internacionales llegaron a Los Cabos por vía aérea, lo cual convirtió al destino en el punto de arribo más importante a nivel estatal. La ocupación hotelera en la localidad llegó a 2.6 millones de turistas. Mientras que, la derrama económica generada por la visita de turistas al municipio fue de 14,274 millones de pesos durante septiembre de 2018 a agosto de 2019 (Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2019 y SETUES, 2020b).

La concurrencia de turismo a Los Cabos se compone por el 72% extranjero, a diferencia de los otros municipios. La planta hotelera se conforma por 173 hoteles con 20,816 habitaciones. El 68% es superior al promedio estatal (61%), simultáneamente, el número mayor registrado en cuanto a estadía promedio de 5.0 días. Con el Centro Internacional de Convenciones de clase mundial con capacidad para 6.500 asistentes se promueve el turismo de reuniones. El puerto turístico de alto nivel con el que cuenta el destino ha permitido consolidar el turismo náutico en los últimos años. Las 640 marinas ocupan el 44.3% de disponibilidad en el estado. En 2019 arribaron al puerto un total de 220 cruceros equivalente al 21.5% de incremento con respecto al año 2018 (SETUES, 2020b).

### 3.1.2. El puerto turístico de Cabo San Lucas

De acuerdo con la Ley de Puertos en su artículo 9º los puertos se clasifican por 1) su navegación o 2) el tipo de instalaciones y servicios. En ese sentido, dentro de su segunda categoría define como “turísticos” a los puertos que se dedican exclusivamente a la actividad de cruceros turísticos y marinas (Ley de Puertos,

1993). Por ende, el Sistema Portuario Nacional reconoce al Puerto turístico de Cabo San Lucas, dado que, su principal actividad gira en torno a la atención de embarcaciones turísticas de grandes dimensiones, pero también incluye, las destinadas para recreo, deportivas privadas o con fines comerciales.

La dársena de Cabo San Lucas fue construida en 1975 con el propósito de dar servicio al transbordador entre el macizo continental y la Península de Baja California, habilitar la comunicación en toda la región y definir la espacialidad de su territorio. Por ello, en 1979 comenzó el desarrollo del CIP compuesto por San José del Cabo y Cabo San Lucas. Para el año 1988 FONATUR y la empresa Cabo Marina construyeron una marina para embarcaciones inicialmente menores o yates tanto privadas como públicas (FONATUR-BMO y API CSL, 2006).

A partir del otorgamiento de la concesión a FONATUR-BMO, de mayo 1997 a diciembre de 2005 se llevaron a cabo una serie de obras marítimas que alcanzaron a los 58.8 millones de pesos, las cuales, proveyeron seguridad en la navegación y control de tráfico portuario. En agosto de 2001 se concretó la agrupación de los prestadores de servicios para constituirse con la API, como obligados solidarios ante el Gobierno Federal a través de contratos parciales de derechos afianzando así la inversión privada y el ordenamiento de las actividades náuticas. En la actualidad la constitución del destino se consolidó por la simbiosis turística-inmobiliaria, en contraste con otros puertos que han funcionado mejor bajo el esquema turístico-portuario (FONATUR-BMO y API CSL, 2006).

### 3.1.3. El turismo de cruceros y su trascendencia en Cabo San Lucas

En efecto, los tres puertos con los que cuenta el Estado de Baja California Sur figuran en la lista de arribos nacional que publica DATATUR. En la tabla no. 7 se incluye las cifras del movimiento del sector crucerista correspondiente al periodo 2010-2014. Claramente el destino preferido por los visitantes que viajan en buques turísticos a la entidad fue Cabo San Lucas. Los cruceros de grandes dimensiones llegan mayormente a este puerto.

**Tabla 7. Llegadas de cruceros y pasajeros en el Estado de Baja California Sur**

		2010	2011	2012	2013	2014
Cabo San Lucas	Arribos	297	259	160	95	124
	Pasajeros	687,990	583,029	392,283	185,586	259,581
La Paz	Arribos	28	8	14	21	25
	Pasajeros	1,998	666	1,307	1,918	1,769
Loreto	Arribos	25	9	2	3	16
	pasajeros	9,433	10,384	440	5,129	25,016

Fuente: Elaboración propia con información del Compendio Estadístico del Sector Turismo DATATUR (2017)

El puerto de La Paz opera bajo la dinámica de altura y cabotaje, este abriga naves que transportan carga general. Así mismo, es el punto de conexión de los Ferries que se movilizan hacia Mazatlán-Topolobampo en el Estado de Sinaloa. En su marina, el puerto La Paz da servicio a embarcaciones recreativas y mega yates. Por su parte, el puerto de Loreto atiende a cruceros mediante el fondeo de los buques. También asiste a lanchas para pesca deportiva, ribereña, barcas de esparcimiento y grandes yates (API BCS, 2020).

Dada su cualidad física planificada como los atributos propios del medio natural que lo rodea y aunado a su relativa cercanía del país norteamericano, el puerto turístico de Cabo San Lucas se ha enfocado en aprovechar la afluencia crucerista.

Derivado de ello, las cuentas positivas generadas por el sector han tenido efectos de tipo económico y social en el puerto.

El estudio del impacto económico del turismo de cruceros realizado por la BREA (2015), dio a conocer el efecto estimado de la contribución económica que deja el sector en los puertos afiliados a la FCCA. Entre estos se encuentra Cabo San Lucas. En la lista del consumo en el destino se incluyen:

- Los gastos en tierra tanto de los pasajeros como de la tripulación en excursiones en tierra, compras al por menor de ropa, joyas, de alimentos y bebidas;
- Los gastos de las líneas de cruceros por los servicios portuarios, como tarifas de atraque, personal de línea, servicios públicos: agua, energía y servicios de navegación. Compras de suministros: alimentos y otros que realizan las líneas de cruceros a empresas.

La tabla no. 8 distingue los montos por concepto de los diferentes gastos que efectuaron los pasajeros, la tripulación y los cruceros en Cabo San Lucas durante la temporada 2014-2105. Así como también, el porcentaje de participación de cada uno de ellos al global. El dispendio general del turismo de cruceros en Cabo San Lucas ascendió a 22.4 millones de dólares. Estos generaron 373 empleos directos a los residentes de la localidad por los cuales se pagaron 2.5 millones de dólares en salarios anuales. Los gastos directos del sector generaron una contribución total al empleo de 587 puestos de trabajo y 3.9 millones de dólares en ingresos salariales en Cabo San Lucas. El empleo total y los salarios del turismo de cruceros se concentraron en el sector comercial y transporte que representan alrededor del 90% global (BREA, 2015).

**Tabla 8. Consumo del sector de cruceros en Cabo San Lucas**

<b>Desglose del consumo del sector de cruceros en Cabo San Lucas (año crucero 2014-2015)</b>			
	Gasto total (mm de dólares)	Gasto promedio (dólares)	% de contribución
<b>Pasajero</b>	18.17	85.9	81.1
<b>Tripulación</b>	2.03	41.1	9.0
<b>Crucero</b>	2.2	N/A	9.8

Fuente: Elaboración propia con información de la BREA (2015)

Lo anterior tiene sentido, ya que los gastos directos explican el 65% del impacto total en el empleo, dado que, los gastos del turismo de cruceros se realizan en empresas de los sectores mencionados (comercial y transporte). Los salarios relativamente más altos se dieron en el sector del transporte que representó el 26% del impacto salarial, pero, sólo el 20% de los efectos en el empleo (BREA, 2015).

En síntesis, el turismo de cruceros es una fuente de bienestar económico y social para el puerto turístico Cabo San Lucas, por ello la importancia del conocimiento sobre la acción colaborativa de los actores del sector público, social y privado, como estrategia para mantener el continuo arribo de los buques a este puerto durante 2010-2014.

### **3.2. Elementos del Capital Social en Cabo San Lucas**

Esta sección tiene por objetivo comprobar en Cabo San Lucas, los elementos del capital social que intervinieron para evitar la cancelación total de los arribos de cruceros turísticos, contrario a la crisis naviera que tuvo Mazatlán. Al ser una investigación de orientación cualitativa-deductiva bajo el enfoque del método hermenéutico, la recolección de datos se sirvió del análisis hemerográfico y transcripción de entrevistas. Para organizar la información se elaboró una matriz

en formato de excel. La selección de las categorías se derivó de la revisión teórica, las cuales resultaron relevantes desde la primera aproximación al campo empírico a través de la revisión hemerográfica. Finalmente, para la codificación de los resultados se utilizó el programa informático Atlas Ti.

El examen de los resultados se basó en la descomposición de las tres categorías de estudio: confianza, participación y organización. Cabe señalar, se adicionó la categoría: coordinación, puesto que, fundamentó la articulación del Comité local de cruceros de Cabo San Lucas, y el Comité de la Ruta Pacífico conformado por las entidades Baja California Sur, Jalisco y Sinaloa.

Para el desarrollo del apartado se consideró pertinente estructurarlo en dos fases. En un principio, la movilización del capital social en Cabo San Lucas se originó como una unidad o grupo que gestionó sus estrategias particulares para la lograr la continua afluencia turística. Luego de tres años con la problemática de arribos, los puertos integrantes de la Ruta Pacífico decidieron sumar voluntades para conformar una asociación y hacer frente a la crisis naviera juntos.

### 3.2.1 El Comité local de cruceros en Cabo San Lucas

El comité local de cruceros se constituyó en un mecanismo para fortalecer la relación portuaria de cruceros con las comunidades fue promovido por la SCT y SECTUR a través del Acuerdo que establece la Política Pública de Cruceros, publicado el 26 de agosto de 2004. El comité está conformado por la dependencia estatal de turismo, dependencias federales en materia portuaria, municipio, cámaras y asociaciones empresariales, API, operadores turísticos, prestadores de



servicios turísticos, transporte local, agentes portuarios y representantes de líneas navieras (SCT y SECTUR, 2004).

### *3.2.1.1. La confianza: atributo supremo del capital social en Cabo San Lucas*

En el año 2010 parecía no haber consenso o claridad, respecto a las causas sobre la baja en los indicadores de arribos a Cabo San Lucas. Por parte de las autoridades estatales, se dijo: la repercusión de la crisis económica del 2008 y la contingencia sanitaria ocasionada por la Influenza H1N1 en 2009. La arena política, afirmó que la retirada de navíos al destino no era por la inseguridad.

En cambio, el sector privado (Royal Caribbean) y sector público municipal mostraron certidumbre respecto al panorama del segmento de cruceros en Cabo San Lucas. En mayo del año 2010, el primero reconoció a la ruta Cabo San Lucas-Mazatlán-Puerto Vallarta como atractiva para la empresa (Rebolledo, 2010). El segundo, a través de la Dirección de turismo afirmó como “buena”, la relación entre el sector privado y Cabo San Lucas. Incluso la misma dependencia aseguró: “con la llegada del crucero Disney al puerto se crearon buenas expectativas para 2011”. Por lo cual, agradeció a la empresa por confiar en Cabo San Lucas. Añadiendo que, el puerto comenzaba a recuperar la confianza como destino turístico (Méndez, 2011a y 2011b).

En consonancia, el dirigente de API Cabo San Lucas reiteró la confianza de las líneas navieras y la disposición del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) para continuar con el impulso de los puertos de México en todos los foros donde se promovió el sector de cruceros (Peninsular Digital/Webmaster,

2012b). Por lo tanto, la confianza fue la expectativa de transferencia recíproca tanto en voluntad como en acciones.

En esa perspectiva, la SECTUR Federal informó que, durante 2012 el turismo creció un 11.6%. Por ello, sustentó la confianza en la recuperación del segmento de cruceros, con el aumento del promedio de llegadas a los puertos del país. Es decir, para la región del Pacífico se tuvo un 9.2%, y para el Golfo de México un 6.7% (Peninsular Digital/Webmaster, 2013a).

Entonces para hacer frente a la crisis de la industria de cruceros en Cabo San Lucas, como lo expresó la vicepresidenta de la Cámara Nacional de Comercio Servicios y Turismo de Los Cabos, fue necesario la intervención de los tres órdenes de gobierno e iniciativa privada; pues la cancelación de Mazatlán de la ruta provocó que las líneas navieras modificaran arribos a Puerto Vallarta y Cabo San Lucas. Por ende, 50% menos llegadas para este puerto en 2013 (Peninsular Digital/Webmaster, 2013c). La confianza internalizada entre los actores permitió el surgimiento de una amplia variedad de interacciones sociales (organización, participación y coordinación) que se redujeron a capital social.

De allí que, cuando el sector social mostró confianza, voluntad y aptitud para trabajar, se asume que, éste se desempeña en el campo turístico por la vocación de servicio. Es decir, por una costumbre arraigada, convertida a través del tiempo, y por el intercambio de experiencias en rasgo cultural.

La llegada de los cruceros (Carnival, Princess y Celebrity) generó confianza en la recuperación del destino. Ya que arribaron 10,500 cruceristas a Cabo San Lucas, ello prometió una derrama económica de 1,000,000 de dólares. La generación de recursos para todos los negocios fue un factor muy estimulante, por

lo que, desde temprano los prestadores de servicios turísticos estaban listos para recibir a los viajeros, afirmó el dirigente de API (Peninsular Digital/Redacción, 2014a). En ese sentido, la confianza entre los actores económicos predispuso el trabajo en equipo para conseguir la ejecución económica.

Cabe señalar, el compromiso instaurado entre los elementos de alto rango en el Sector Naval y Militar, personal de la API Cabo San Lucas, Policía Federal, Seguridad Pública y Tránsito Municipal; contribuyó a cumplir con estándares internacionales en materia de seguridad, que otorgó la Organización de Estados Americanos (OEA) (Méndez, 2011e). Este hecho fortaleció la confianza no sólo de Cabo San Lucas, sino, de todo el estado de B.C.S. ante el sector de cruceros. La asistencia al curso de capacitación, permitió dirigir acciones hacia una mejor gestión de la seguridad y lograr la percepción de estabilidad en el destino, de tal manera que, esto influyó en la decisión de viaje en el turista.

Para reafirmar lo previo, la SECTUES y los directores de seguridad pública, plantearon prioritario la seguridad de los residentes y el visitante, ante el sector privado. Por ello, expusieron los programas de seguridad implementados en el centro de Cabo San Lucas, lo más significativo fue el aumento de 20 a 40 integrantes el cuerpo policiaco, que logró reducir de 25 quejas diarias a cuatro por mes. En esa misma línea, Carnival confirmó la confianza del turista. Pero también asintió como importante la buena atención, el servicio, una ciudad limpia, servicios de calidad y una autoridad interesada en el visitante (Méndez, 2011d).

En ese sentido, la dirección municipal de turismo atribuyó la satisfacción del crucerista como uno de los factores para la continuidad de arribos a Cabo San Lucas. La actuación de esta dependencia se destina precisamente a lograr ese

objetivo. Una vez que el turista arribaba al puerto se aplicaba el plan de acción para crear una buena experiencia:

“Sobre los motivos por los que decidieron no suspender las navieras. Una de las razones que yo recalco, es realmente la satisfacción de los cruceristas en el destino de manera natural. Porque Los Cabos es un destino que tiene una belleza natural, y eso al final del día es una imagen, es una experiencia para el crucerista. Nuestro trabajo era cuidar al turista cuando ya estaba en el puerto. Qué hago para que se lleve una buena experiencia. Y la otra parte que yo también diría es la geografía, porque la ruta del pacífico, entre california y hasta puerto Vallarta, si es una parada obligada, porque si no sería un recorrido muy largo. Por costos de operación, tiempo, combustible, pero sobre todo por el tiempo, es importante que el crucerista llegue a un puerto cada cierto tiempo” (A. Cota, comunicación personal, 25 de agosto, 2020).

De acuerdo con la directora de turismo local, la satisfacción del crucerista durante la crisis naviera requirió de un esfuerzo mayor, la seguridad en puerto-ciudad significó un gran reto no sólo fue necesario los atributos físicos de la región, o la rentabilidad para las líneas de cruceros, sino también, crear el clima de certidumbre que el sector privado demandaba para percibir la confianza y poder recomendar los viajes al destino. Como ya se ha expuesto, la seguridad para este puerto de la Ruta Pacífico fue la circunstancia primordial.

En ese marco, las afirmaciones del Gerente de API y la ex Secretaria de Turismo Federal, Claudia Ruíz Massieu; sobre las travesías de las líneas Carnival, Royal Caribbean, Holland y Disney hacia Cabo San Lucas, durante el periodo de la crisis naviera, fueron una muestra de la recuperación de la confianza al puerto (Peninsular Digital/Redacción, 2014a; 2014c; 2014d). Con ello, se asume como la demostración más importante de confianza, base del capital social.

En consecuencia, la profusión de cruceros fue el objetivo común logrado, a través del intercambio de tiempo y esfuerzo materializado en valor (confianza) o normas (organización, participación y coordinación), que orientaron al sector

privado así como las diferentes dependencias del sector público (municipal, estatal y federal) y social. La confianza promovió la continuidad del buen desempeño laboral, los beneficios económicos a las diferentes esferas productivas y estrechó lazos con las compañías de cruceros. Además, la confianza instaurada entre los actores de Cabo San Lucas suscitó la propensión al orden.

### *3.2.1.2. La organización en dos perspectivas: norma y entidad de agrupación*

En virtud de expresar voluntad de cooperación o apoyo para resolver problemas y lograr objetivos en común no era suficiente, la necesidad de formalizar la organización en Cabo San Lucas se tornó fundamental. Ésta se concretó a través de las sesiones del comité local de cruceros. En lo que sigue, se asume la preocupación compartida de los actores privados, públicos y sociales por mantener la seguridad en el puerto, en consecuencia: el turismo de cruceros.

Durante la sesión ordinaria del Comité local de cruceros, Mirna Xibillé de la Puente (Presidenta Municipal) y César Lira (Gerente de API) coincidieron en la necesidad de trabajar conjuntamente con las dependencias integrantes, ya que, fue necesario tocar temas relevantes para establecer el orden en el puerto, especialmente el tema de la seguridad. De igual manera, en los encuentros semanales de dicho comité, se informaba sobre las estadísticas de cruceros, donde se precisó que, para el mes de noviembre de 2012 se esperaban 28 arribos, pero la noticia más importante fue a partir del día 1º, el crucero Disney retornó al puerto de Cabo San Lucas con dos arribos por semana (Peninsular Digital/Webmaster, 2012a).

Justo Couto (Representante de las líneas navieras en México) reconoció que, la industria de cruceros turísticos atravesó por un mal momento. Se tuvo el último arribo de cruceros en abril del 2012 y no se contaba con programación de arribos para 2013 y 2014. Por esto, fue necesario sumar voluntades para sostener la industria de cruceros en el puerto (Martínez, 2012a).

Por su parte, el titular de API Cabo San Lucas afirmó que, el 2013 no sería un año mejor, pero se trabajaría para que la industria de cruceros continuara considerando a Cabo San Lucas dentro de sus rutas. Aunque, el 2011 superó al 2012 por la baja de 100 arribos, se buscó seguir impulsando el turismo de cruceros al puerto (Peninsular Digital/Webmaster, 2012b).

Enrique Rivera de la Vega (Gerente de la marina San Lucas) reveló que, con la baja de arribos de cruceros, los clientes para atender entre los prestadores de servicios y restaurantes eran menos. En su perspectiva, la situación apremiaba la reunión para el análisis de estrategias para recuperar y no perder el turismo de cruceros que dio sustento a miles de familias (Peninsular Digital/Webmaster, 2013b).

Finalmente, el comité de cruceros fue el crisol de la cooperación mutua de los actores públicos, privados y sociales en el puerto. Baste como muestra lo siguiente:

“A nivel local hicimos varios planes, se trabajó muchísimo. Pero, quien lideraba toda la parte de cruceiros era API. API tenía un comité de cruceiros. Donde se informaba: el arribo, la naviera y qué acciones a llevar a cabo, por cada una de las llegadas semanalmente. Quiénes participaban en ese comité: desde asociaciones civiles, asociación de hoteles, CANIRAC, CANACO, el sector público desde regidores, los tres niveles de gobierno, las tour operadoras, comercios de la marina y representantes de la marina; era en realidad una mesa muy grande, y a su vez, fue una mesa muy moderada, también, muy organizada. El trabajo fue muy bien hecho porque previamente te mandaban la minuta con los puntos a

tratar. Era semanal, eso te permitía dar un seguimiento muy fuerte. Todos estábamos muy involucrados. Creo que siempre tuvo muy buenos resultados” (A. Cota, comunicación personal, 25 de agosto de 2020).

El pacto colectivo en Cabo San Lucas exteriorizó la norma de organización. Es decir, la estructuración de las propuestas y la participación ordenada de los miembros del comité. Si, la organización moderó el comité local de cruceros, éste a su vez, fue un receptor de la participación.

### *3.2.1.3. Participación: Lazos internos y externos provisos de capital social*

La norma de participación se desarrolló por la presencia, mediación y voluntad convenida de los actores. La primera forma de participación en Cabo San Lucas se manifestó mediante la intervención que realizaron integrantes del sector público, para proponer, solicitar o recomendar acciones en pro del turismo de cruceros al interior del comité. La segunda, fue la asistencia a eventos convocados por el sector de cruceros con el objetivo de negociar la reprogramación de itinerarios y la promoción de los destinos.

Para ilustrar mejor, la pronunciación del Senador Luis Coppola consideró urgente y necesaria la realización de actividades para fortalecer el sector y fomentar así, el desarrollo social del Estado de B.C.S. a través de la participación activa (Rebolledo, 2010). Así mismo, el ex Secretario de Turismo estatal Rubén Reachi Lugo, expuso que, para avanzar en programas de vigilancia para una estadía segura, era imperioso contar con la participación, tanto del Estado, como del municipio (Méndez, 2011d).

También, el entonces titular de la API invitó a todos a participar acatando y respetando las medidas de seguridad que la línea Disney exigió en su retorno a Cabo San Lucas, con las cancelaciones que la empresa hizo en el pasado, era

inexcusable desaprovechar la oportunidad para recomendar al puerto de la mejor manera posible (Peninsular Digital/Webmaster, 2012a).

Por su parte, el sector empresarial local profirió que la baja de servicios de 30-40% en 2013, demandaba la unión y actuación de las autoridades para el establecimiento de estrategias de competitividad y seguridad para conservar el sector de cruceros al destino. El cual, representó una fuerte inyección de recursos económicos a los puertos donde llegan (Peninsular Digital/Webmaster, 2013b).

Justo Couto destacó la seguridad como un tema elemental para los viajeros. Por ello, afirmó ser requerido mayor compromiso de quienes se benefician de la actividad, toda vez que, el objetivo común para todos fue aumentar el flujo de turismo. Además, la baja nacional del 20-30% de arribos en 2012, requirió de nuevas estrategias. Por tanto, FONATUR tuvo comunicación constante con las navieras (Martínez, 2012a).

Otra forma de participación fue la asistencia a la reunión que convocó la línea Ocean Star Cruises en la Ciudad de México en enero del 2011, a la cual, acudieron actores públicos de la Secretaría de Turismo Federal, el gobernador del estado de B.C.S., Colima, y Jalisco; presidentes municipales de Mazatlán, Puerto Vallarta, Cabo San Lucas, y Anuar Name Checa, presidente del consejo de administración de la empresa. El objetivo de la reunión fue la ceremonia inaugural del crucero Ocean Star y la afinación de detalles para una visita de inspección sobre los servicios que el puerto ofrecía (Méndez, 2011b).



En esa misma línea, se agregó la participación de FONATUR y su filial API Cabo San Lucas en el “Seatrade”<sup>10</sup> celebrado en Miami Florida en abril de 2012, esto con la finalidad de promocionar al destino pero más aún para retener a los cruceros que algunas líneas quitaron de sus programaciones al puerto para 2013 y 2014 (Martínez, 2012a).

En octubre del mismo año, un grupo de representantes de API FONATUR participó en la conferencia<sup>11</sup> mundial de cruceros que la Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA) realizó los primeros días del mes en Curaçao (Martínez, 2012b). También, el sector social se hizo presente a través de la asociación de colonos del Médano, Amigos de Cabo San Lucas y Centro Histórico. Estos participaron para dar la bienvenida a cruceros o durante las sesiones del comité local (Gómez, 2010; A. Cota, Comunicación personal, 25 de agosto de 2020).

La participación activa de los actores en Cabo San Lucas creó mejores condiciones para los asuntos de interés colectivo. Pero, como se ha enunciado, el comité de cruceros fue de naturaleza heterogénea. Esta propiedad es rica fuente de capital social cuando las instancias integrantes de una asociación se conducen por la norma de coordinación.

#### *3.2.1.4 La coordinación: norma heterogénea del Comité local de cruceros de Cabo San Lucas*

---

<sup>10</sup> El Seatrede cruise global es un evento anual donde se reúne la industria náutica y de cruceros de todo el mundo, durante su celebración se definen las rutas y abordan temas sobre la generación de producto, mercadotecnia y de manera especial la seguridad (Seatrade, 2020).

<sup>11</sup> La conferencia FCCA es un evento diseñado para fomentar el funcionamiento interno de la industria de cruceros, además, ayuda a los asistentes a mejorar su negocio. A través de un foro, se combinan reuniones y talleres donde los participantes pueden establecer relaciones, promocionar productos, conocer tendencias de ventas y recibir orientación para invertir en infraestructura (FCCA, 2020).

En el caso de Cabo San Lucas, la coordinación se pronunció en lograr la fluidez de la información para la toma de decisiones. Las dependencias actuantes concertaron recuperar y mantener los cruceros, tanto al interior, como exterior del puerto. Como resultado, la estrategia de coordinación aplicada fue el engranaje efectivo.

Dicho de otra manera, en el escenario local se conjuntó el sector privado, las distintas instituciones del sector público (municipal, estatal, federal) y sector social. La coordinación encaminó las acciones para el establecimiento de módulos de información, la seguridad local y turística por parte del 10º H. Ayuntamiento; se crearon las normas de seguridad entre las delegaciones públicas de los tres órdenes de gobierno y locales que integraron el comité de cruceros; se logró la reunión convocada por la SECTUES para unificar el plan de seguridad y la certificación de seguridad para el puerto.

Las estaciones informativas se implementaron con el objetivo de mejorar la atención hacia el visitante que llegaba vía crucero a Cabo San Lucas. Fueron atendidos por prestadores de servicios social y personal de la dirección de turismo municipal, mismo que lideró el proyecto. Por su parte, la delegación municipal de seguridad fungió como coordinadora de las actividades dirigidas en la ciudad. También, junto con la dirección de turismo para la implementación del programa “Zonas de prioridad turística”:

“Lo que se hizo fue.. (porque en los cabos también teníamos problemas de inseguridad), marcar literal una zona de prioridad turística en un mapa para dirigir todos los esfuerzos en esa zona, tanto para conservar al turista seguro, limpieza, imagen, la policía turística se encargaba específicamente de esa área” (A. Cota, comunicación personal, 25 de agosto de 2020).

El esfuerzo en el tema de seguridad fue dirigido a salvaguardar también zonas de la ciudad, como lo confirmó César Lira gerente de API:

“Debido al aumento de los arribos, las normas de seguridad, en coordinación con el municipio beneficiarán a todos. Por ello, las líneas de cruceros están contentas ya que les ofrecemos confort y seguridad. En general se observa apoyo entre las dependencias locales por la coordinación y trabajo en conjunto para el beneficio de todos” (Méndez, 2011d).

Con ello se procuró trabajo simultáneo entre las distintas oficinas para prevenir situaciones adversas relacionadas con los turistas que arribaron en los buques turísticos. Además, ayudó a fortalecer los lazos de confianza con las empresas navieras, al advertir un contexto tranquilo y estable.

Así mismo, la unión del sector naval, militar, capitanía de puerto y seguridad pública, reforzó la seguridad en la marina durante los días de cruceros. Tan fue así que, el 12 de febrero de 2014 la Secretaría de Turismo de B.C.S. convocó a las diversas instituciones del puerto vinculadas con la seguridad, a coordinar el plan local para su próxima presentación en las sesiones del comité de la Ruta Pacífico que se programaron para el mes de febrero del mismo año (Radar Político/Redacción, 2014).

Una de las premisas de FONATUR fue fortalecer la industria de cruceros, a razón de que, es una actividad generadora de una importante derrama económica. Por ello, las autoridades de los tres niveles de gobierno buscaron estrategias para mantener y hacer crecer el turismo (Peninsular Digital/Webmaster, 2013a). Entre las directrices que se plantearon estaban la competitividad, conectividad y promoción.

El tema de la promoción a nivel local fue muy importante. De acuerdo a la dirección de turismo. A esta dependencia sólo correspondía intervenir con

acciones una vez que el turista se encontraba en Cabo San Lucas. Sin embargo, quien tuvo la competencia para la promoción fue el Fideicomiso de Turismo de Los Cabos (FITURCA). Este organismo fue el encargado del presupuesto con el apoyo del Consejo de Promoción Turística de México (CPTM), mediante el marketing se buscó primero separar Los Cabos de México. Es decir, crear la marca “CABO”:

“Ellos dijeron, bueno México ahorita no tiene la mejor imagen, pero bueno, vamos a lanzar a Cabo como una entidad, entonces, lo que se buscó, es que la gente no dijera: voy a México, sino voy a CABO, y hoy por hoy, en Estados Unidos y Canadá la gente dice: voy a cabo. Entonces, hicieron como esa palabra muy fuerte” (A. Cota, comunicación personal, 25 de agosto de 2020).

La idea de distanciar conceptualmente a Los Cabos del resto del país fue porque el turista potencial no lograba disociar las regiones altamente peligrosas de otras que no contaban con los mismos índices de inseguridad en territorio mexicano. El trabajo coordinado en promoción realmente fue muy efectivo, a juzgar por la dependencia local.

Otras dos actividades que se promovieron a través de la coordinación de la dirección de turismo fueron: el programa cultural y la entrega de placas. El primero, se desarrollaba con una serie de bailes folclóricos y música de mariachi e incluían también expos locales. El segundo, las autoridades locales concurrían a la nave para dar la bienvenida a la tripulación y otorgaban una placa al capitán, era una manera de agradecer la visita al puerto. Ambos programas se ejecutaron con recursos que aportaban las tour operadoras o restaurantes. En resumen, la norma de coordinación articuló al comité de cruceros, las acciones para procurar la seguridad, la promoción y los programas de bienvenida a los navíos. También, gesticuló la conformación del comité de la Ruta Pacífico.

### 3.2.2. Surgimiento del Comité de la Ruta Pacífico

Fue en 2012 cuando Mario López Valdez ex Gobernador del estado de Sinaloa propuso en coordinación con Vallarta, Manzanillo, Acapulco y Cabo San Lucas, crear el Comité de la Ruta Pacífico como estrategia para retener la llegada de buques, y con la finalidad de atraer más turistas a los puertos (Peninsular Digital/Webmaster, 2013a). La propuesta fue aprobada por el CPTM, pero, se presentó formalmente en julio de 2013 durante el Foro de Diagnóstico del Turismo de Cruceros<sup>12</sup> celebrado en Cozumel, Quintana Roo (Notivallarta/Redacción, 2013).

En ese sentido, la coordinación articuló el comité de la Ruta Pacífico conformada finalmente por los estados de Sinaloa, Baja California Sur y Jalisco. Con la cual, se buscó lograr el mismo nivel de competitividad turística para Mazatlán, Cabo San Lucas y Puerto Vallarta; frenar la baja de arribos de cruceros ocasionada por la inseguridad; promocionar los tres destinos para potenciar la industria de cruceros; y fortalecer la Ruta Pacífico, debido a la vulnerabilidad por el retiro total de itinerarios de las navieras a Mazatlán.

Ante ese hecho, la dirección adjunta de innovación de productos de la SECTUR Federal destacó la creación de un gabinete turístico para coadyuvar a potenciar la industria de cruceros en México. En esa misma línea, la empresa Carnival Cruises Lines calificó a Vallarta como uno de los mejores puertos del mundo. Sin embargo, enfatizó la importancia de la unión de esfuerzos para que los puertos que integran

---

<sup>12</sup> El Foro de diagnóstico del turismo de cruceros convocado por el gobierno federal, se llevó a cabo en Cozumel Quintana Roo con la finalidad de evaluar el estado de este sector del turismo en los puertos mexicanos, las afectaciones y/o beneficios sobre estos (Notivallarta, 2013).

la Ruta del Pacífico mexicano estén en las mismas condiciones de competitividad (Peninsular Digital/Redacción, 2014b).

A partir de la presentación oficial del frente común se identificó tres reuniones: la primera el 4 de diciembre de 2013 celebrada en Puerto Vallarta; la segunda los días 18 y 19 de febrero del 2014 en Cabo San Lucas; y la tercera el 12 de septiembre de 2014 en Mazatlán. A través de la coordinación de voluntades fue posible plantear la Ruta Pacífico como distintivo turístico ante el sector privado (cruceros).

Lo anterior se logró mediante la especialización de producto por destino una agenda de trabajo con el CPTM, SECTUR federal y SCT, la bolsa de recursos junto con el CPTM de 300,000 dólares para promoción y unificar el protocolo de seguridad en los tres puertos que posteriormente se presentó en el Seatrade de Miami. A los encuentros del comité de Ruta Pacífico asistieron gobernadores estatales, las API respectivas, presidente municipal, director local y/o secretario de turismo de cada estado integrante del comité de Ruta Pacífico.

Cabe señalar que, el protocolo de seguridad de la Ruta Pacífico se realizó en colaboración con el ex secretario de turismo de Sinaloa Francisco Córdova Celaya, a petición de los funcionarios de los puertos:

“Y luego después me llamó el secretario de Baja California Sur Reachi e hicieron lo mismo allá también. Primero fue Mazatlán, luego Puerto Vallarta y al último Los Cabos. Los cruceros le exigieron a los cabos que tuvieran lo mismo” (F. Córdova, comunicación personal, 3 de marzo de 2020).

Precisamente, el capital social es importante para la gestión de elementos de alto nivel que conducen procesos complicados. Los vínculos informales derivados

de los encuentros cotidianos promovieron la gestión de instrumentos en beneficio de los tres puertos:

“Yo, Reachi Lugo y Vallarta éramos inseparables, siempre hacíamos las gestiones juntos, defendíamos presupuestos. Propusimos la Ruta Pacífico como una denominación de origen para el producto turístico que requerían las navieras. Trabajamos mucho de la mano en promoción, en productos, en participación, entre otras cosas. Hubo sinergia. Hicimos sinergia muy importante para trabajar los tres destinos turísticos, defendíamos juntos los tres destinos” (F. Córdova, comunicación personal, 3 de marzo de 2020).

De hecho, el capital social es sustancial en sectores como el turismo, en tanto que, las normas informales pueden evitar la pérdida de los cruceros. Así por ejemplo, el mutuo consentimiento en acciones, capacidad relacional e intercambio de capital humano<sup>13</sup>; con el cual, se movilizaron los secretarios de turismo de Sinaloa, Baja California Sur y Jalisco; resolvió problemas del aspecto turístico de cada destino. Es decir, el desempeño compaginado de los tres servidores públicos, fue más productivo para lograr negociaciones. Con la interacción dinámica, lograron amparar y agregar valor a la recién conformada Ruta del Pacífico ante el sector privado.

Lo expuesto hasta aquí permite esclarecer que durante la crisis naviera, la interacción colectiva entre el sector privado, sector público y sector social, promovió el capital social en Cabo San Lucas. El valor (confianza) y las normas (organización, participación y coordinación) del capital social condujeron al establecimiento de una serie de acciones para lograr la concurrencia del turismo de cruceros a este puerto. A modo de concluir este capítulo se enlistan las más relevantes.

---

<sup>13</sup> El capital humano es el conocimiento y las habilidades adquiridas que el individuo lleva a una actividad. Se forma conscientemente mediante la educación y la capacitación, e inconscientemente a través de la experiencia (Ostrom & Ahn; 2003).

## Estrategias del capital social de Cabo San Lucas durante la crisis de cruceros

La presente tabla contiene un resumen del capital social y los mecanismos específicos que se configuraron al interior del comité local de cruceros y el comité de la Ruta Pacífico. Se incluye también, las dependencias participantes con los efectos logrados como resultado de la investigación.

**Tabla 13. Evidencias del capital social en Cabo San Lucas**

Unidad de análisis	Categoría	Acciones	Sector privado, público y social	Resultados
Cabo San Lucas	Confianza	Promoción. Certificación internacional de seguridad (OEA). Programa local de seguridad.	FONATUR, SECTUR, FITURCA y CPTM. SEMAR, SEDENA, PF, API CSL, SP y Tránsito municipal. SECTUR estatal, Comité local de cruceros, SP municipal y API.	Campaña de promoción de la marca "CABO". Influencia en la decisión de viaje. Arribo continuo de cruceros. Derrama económica triple y empleos.
	Organización	Asambleas Semanales, y seguimiento a minutas. Comité local de cruceros.	Comité local de cruceros: SECTUR estatal, SECTUR federal, SCT, API CSL, seguridad local, estatal y federal, prestadores de servicios turísticos y sector social.	Calendario de acciones semanal para la llegada de cruceros
	Participación	Intervención de los miembros durante las	SECTUR, FONATUR, API, Sector	Reprogramación de itinerarios, promoción,



		asambleas. Asistencia al Seatrade, eventos de la FCCA y Ocean Star Cruises. Diagnóstico del turismo de cruceros.	privado, comitivas de: Sinaloa, Colima, B.C.S y Jalisco. Sector social.	programación de visitas de inspección, bienvenida a cruceros
	<b>Coordinación (local)</b>	Programa de información al turista. Zonas de prioridad turística. Programa cultural. Plan local de seguridad. Intercambio de placas.	Dirección de turismo y Policía turística. SECTUR estatal, Seguridad pública, PF, API y Comité local de cruceros.	Información amigable al turista en puntos turísticos y seguridad local. Lazos de confianza con las navieras.
	<b>Coordinación (Ruta Pacífico)</b>	Comité de Ruta Pacífico. Competitividad, diferenciación, plan de seguridad, promoción grupal.	SECTUR, SCT, CPTM, Estados de: Sinaloa, BCS y Jalisco. API respectiva, gobernadores, secretarios de turismo estatal, presidentes municipales y dirección de turismo.	Marca turística "Ruta Pacífico", agenda de trabajo, unificación de protocolo de seguridad (Policía turística). Bolsa de recursos: 300,000 dólares.

Fuente: Elaboración propia

Ante la amenaza de perder los cruceros en Cabo San Lucas se reforzaron los vínculos formales e informales para llegar a acciones que permitieran mantener la afluencia turística. En una primera instancia, los esfuerzos de los actores en Cabo San Lucas se concentraron en el contexto interno. Es decir, para lograr la confianza de las empresas de cruceros fue necesario trabajar por la seguridad del destino para contrarrestar la percepción de inseguridad. Esto se logró mediante tres hechos específicos: la certificación internacional de seguridad otorgada por la

OEA, la creación del plan local de seguridad y la campaña intensa de promoción de la marca “CABO” en Estados Unidos y Canadá.

En el proceso anterior participaron los tres órdenes de gobierno del sector público y el sector social, el cual, influyó en dos sentidos. Primero, el alcance de la confianza hacia el extranjero para evitar la emisión de alertas de viajes en su intención de viajar a México. El segundo, hacia las líneas navieras ya que estas difunden las recomendaciones hacia donde realizar los recorridos entre su clientela. Cabe señalar, el impacto más relevante de la confianza fue que otorgó valor contextual a la ciudad-puerto de Cabo San Lucas. Por ende, influyó positivamente en la decisión de viajar en el turista, el arribo continuo de cruceros, la derrama económica y la generación de empleos a las distintas esferas productivas en la localidad.

La organización se puede entender desde dos prismas. Como una entidad *per se*, en este caso, el comité local de cruceros y como una norma promotora del orden que convocó a la realización semanal de las asambleas y seguimiento estricto de las minutas del comité. La intervención moderada de todos los miembros durante las sesiones contribuyó a la puesta en marcha del semanario de acciones a implementarse los días de arribos de cruceros.

El comité local de cruceros, los eventos organizados por el sector privado (FCCA, Seatrade y reunión de Ocean Star Princess) y público (diagnóstico del turismo de cruceros) fungieron como receptáculos de la participación del sector privado, público (municipal, estatal y federal) y social de Cabo San Lucas. La participación se relacionó con la acepción de voluntad la cual se desarrolló durante situaciones en que los actores se sintieron capaces de influir o mediar las

decisiones consensuadas grupalmente. En ese sentido, los resultados de la participación en Cabo San Lucas, se concentraron en la reprogramación de itinerarios, la promoción, la programación de visitas de inspección por parte del sector privado, y la organización de la bienvenida a cruceros a cargo del sector social y API Cabo San Lucas.

Las tres categorías anteriores (confianza, organización y participación) se consideraron centrales desde el inicio de esta investigación. Sin embargo, durante el análisis empírico emergió la *coordinación*. La pertinencia de esta variable se sustentó en su capacidad de articular a las diversas dependencias integrantes del comité de cruceros. El origen de cada una de ellas trajo consigo intereses propios en una colectividad dirigida por el compromiso, donde la heterogeneidad se constituyó como cualidad portadora de capital social.

A través de la coordinación, el interés común de recuperar o conservar los cruceros estuvo por encima del particular. La coordinación dirigió los procesos de organización y participación del comité local de cruceros para materializar el programa de información al visitante, establecer las zonas de prioridad turística, el programa cultural y el plan local de seguridad. Con ello, se proveyó de información amigable al turista, salvaguardó tanto a visitantes como a residentes locales y reafirmó los lazos de confianza con las navieras.

Dada la constante pérdida de llegadas de buques a Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, por el retiro de Mazatlán de los itinerarios; los estados Sinaloa, Baja California Sur y Jalisco propusieron conformar el comité de la Ruta Pacífico de manera espontánea. Primero, para enlistar nuevamente al puerto mazatleco en la ruta. Y posteriormente, igualar la competitividad a través de la especialización por

destino, homologar el plan de seguridad y de promoción para agregar valor a la ruta ante el sector privado.

Durante la realización de tres encuentros en un lapso menor a un año, participaron las comitivas de los tres estados conformadas por: API respectiva, gobernador estatal, secretario de turismo estatal, presidente municipal y en el caso de Puerto Vallarta, se incluyó a la dirección de turismo. Los resultados de la creación del comité de la Ruta Pacífico fueron la consolidación de la “Ruta Pacífico” como Marca turística, la agenda de trabajo del comité en conjunto con la SECTUR, SCT y CPTM, la unificación del protocolo de seguridad (Policía turística) ante el sector privado y la bolsa de recursos de 300,000 dólares para promocionar la ruta.

## **CAPÍTULO IV. PUERTO VALLARTA: EL CAPITAL SOCIAL IMPULSOR DE LA PROFUSIÓN TURÍSTICA**

### **Introducción**

Este capítulo se compone en dos secciones. La primera muestra el fenómeno del turismo en el Estado de Jalisco, lo cual permitió conocer que la actividad turística se ha convertido en estrategia dirigida a lograr el desarrollo económico y social. La descripción contextual demarca a Puerto Vallarta en un destino turístico de sol y playa maduro reconocido internacionalmente por su vocación turística de calidad, donde el turismo de cruceros es una opción más de la oferta turística como vía alterna a la diversificación turística y económica. La segunda parte contiene el análisis mediante la teoría del capital social de la información recopilada y los resultados de la investigación.

### **4.1. Jalisco: El turismo estrategia para el desarrollo económico**

La actividad turística en el estado de Jalisco ha tomado un papel importante. Lo anterior se debe por un lado, a la oferta diversa que tiene sus orígenes en los elementos reconocidos a nivel internacional como el tequila, el mariachi y la charrería. Por otro, debido al rol que juega como sector económico generador de empleos. El Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco (PEGDJ) (2018-2024) incluye la estrategia turística en el eje de Desarrollo Económico. El objetivo general por el turismo expuesto en el PEGDJ pretende afianzar al sector como una estrategia puntual para el desarrollo del estado mediante:

- 1) El Reforzamiento y la organización de los destinos turísticos
- 2) El Aumento de la conectividad nacional e internacional

- 3) Las Mejoras en la infraestructura
- 4) La Promoción del Estado como un organismo sostenible e incluyente protector del patrimonio cultural, natural y social de las comunidades, al interior y exterior del país (Gobierno del Estado de Jalisco, 2018, pp. 115-117).

En ese sentido, el turismo en Jalisco se constituye como instrumento para atacar la pobreza y las condiciones desiguales en todas las regiones del estado, al mismo tiempo, sirve de guía a las comunidades para precisar las oportunidades en el mejor desempeño de la actividad. La tabla no. 9 muestra las cifras del flujo turístico global, los ingresos y el gasto promedio en el estado durante el periodo 2017-2019.

**Tabla 9. Cifras del turismo en el Estado de Jalisco**

<b>Cifras del Turismo en el Estado de Jalisco</b>			
<b>Año</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>Afluencia (Millones de turistas)</b>	26,623,014	27,340,644	31,274,548
<b>Ingresos (Millones de pesos)</b>	41,260,870,984	42,089,929,225	49,105,070,124
<b>Gasto promedio por visitante (pesos)</b>	1,550	1,539	1,570

Fuente: Elaboración propia con información del anuario estadístico de la SECTURJAL (2019)

En los dos primeros conceptos el resultado positivo es evidente, específicamente, el 2019, año en el que incrementó el 12.6% el monto de turistas y el 14.2% en el consumo por viajero, en relación al 2018. Sin embargo, el estipendio promedio del pasajero no tuvo mayor implicancia en el 2018, a razón de que, éste disminuyó un .71% con respecto al 2017, pero, aumentó un 2% en el 2019.

Para el año 2017 la oferta hotelera en el estado fue de 75,422 cuartos entre 2,038 establecimientos de hospedaje y el porcentaje de ocupación promedio anual en el mismo año fue de 57.97%. Así mismo, Jalisco atendió a 5.2 millones de pasajeros nacionales y 3.3 millones internacionales por vía aérea. Lo cual posicionó a la entidad en segundo lugar con el 11.6% de turismo doméstico y en tercer lugar con 14.52% del flujo de pasaje internacional, respecto al total del país (Gobierno del Estado de Jalisco, 2019).

Entre los proyectos turísticos estratégicos destinados al desarrollo económico en Jalisco se incluyen el “Programa de Marcas Turísticas de Jalisco”, “Guadalajara Capital del Entretenimiento y Grandes Eventos”, “Clúster de la Industria de Reuniones” y “Turismo Religioso”. Además, cuenta con ocho Pueblos Mágicos y rutas turísticas que se conforman como alternativas oportunas para el turismo, puesto que, brindan mejores condiciones para los ingresos a través de la oferta de productos y servicios de las localidades en sus cinco regiones: Zona Metropolitana de Guadalajara, Sur de Costalegre, Ribera de Chapala, Zona de los Altos y Puerto Vallarta (Gobierno del Estado de Jalisco, 2019; SECTURJAL, 2019).

#### 4.1.1. El turismo en el pueblito más mexicano: Puerto Vallarta

A mediados del siglo XX, la apertura de un establecimiento de hospedería en el norte del pueblo marcó pauta en el desarrollo de Puerto Vallarta. El despegue del puerto hacia el mercado turístico mundial, obedeció al apoyo de los gobiernos por la creación de infraestructura aérea y terrestre, durante la década de 1970. La suficiencia de conectividad, en esos tiempos, atrajo la inversión privada para la construcción de planta hotelera moderna de alto estándar (Pérez, 2008).

Por ende, Puerto Vallarta pasó de ser un pueblo minero, agrícola y pesquero a pionero del turismo en territorio mexicano, consolidándose como un destino urbano y de turismo masivo a nivel internacional en el decenio 1980 (Scartascini, 2011). La competitividad del destino descansó en sus atributos como la belleza natural del mar y montaña, la imagen típica de un pueblito mexicano, el carácter amigable de su gente, su cultura de origen prehispánico y la cercanía con el mayor emisor de turismo en el mundo (Pérez, 2008).

Puerto Vallarta es un destino tradicional de sol y playa maduro de los más importantes a nivel nacional, se ubica entre los tres primeros lugares en términos de recepción de visitantes, motivo para que el turismo sea la base de la economía local. De hecho la concentración del 80% de los empleos se relaciona con actividades relacionadas al mismo sector (SECTUR, 2014c).

Puerto Vallarta es la segunda región con mayor movilidad de turistas en el estado de Jalisco después de la Zona Metropolitana de Guadalajara. La tabla no. 10 refleja las cifras del turismo, los ingresos y el gasto promedio derivados de esta actividad en el puerto del 2016 al 2019. Los datos en lista exponen una relación directa con la información en el estado<sup>14</sup>.

**Tabla 10. Cifras del turismo en Puerto Vallarta**

<b>Cifras del turismo en Puerto Vallarta</b>				
<b>Año</b>	2016	2017	2018	2019
<b>Afluencia (Millones de turistas)</b>	4,057,875	4,327,307	4,512,637	6,428,292
<b>Ingresos (Millones de pesos)</b>	15,218,015,210	15,895,647,899	16,204,776,588	19,203,339,492

<sup>14</sup> Véase tabla no. 9



<b>Gasto promedio por visitante (pesos)</b>	3,750	3,673	3,590	2,987
---	-------	-------	-------	-------

Fuente: Elaboración propia con información del anuario estadístico de la SECTURJAL (2016) (2017) (2018) (2019).

Es decir, la tendencia fue favorable tanto en las llegadas como en el ingreso debido a su incremento progresivo. Pero, el gasto promedio del turista a nivel local ha tenido una línea negativa continua en los últimos cuatro años, en comparación con el gasto promedio a nivel estatal. Aunque, los montos de gasto promedio locales excedieron el 100% en contraste con el promedio de la entidad, excepto en el año 2019.

#### 4.1.2. El turismo de cruceros en Puerto Vallarta

A inicios del siglo XX, la actividad turística en Puerto Vallarta incursionó en la estrategia de diversificación como otros destinos turísticos, con el objetivo de ampliar la oferta de servicios y productos turísticos. El proceso de la ampliación de nuevas propuestas al servicio del visitante, se presentó como una directriz suprema conducible al crecimiento económico y la formalización de un modelo mixto competitivo. Entre las otras opciones que fortalecen el interés de los turistas se incluyeron: el turismo de élite, el turismo de actividades naturalistas, las galerías de arte, el turismo de negocios y actividades especiales, el turismo gay y el turismo de cruceros (Marín, 2009).

Un factor importante para el auge del turismo de cruceros en Puerto Vallarta fue la conformación de la Administración Portuaria Integral a mediados de la última década del siglo XX. La inversión pública proveyó la infraestructura necesaria para potenciar el desarrollo turístico. Debido al inventario de estructura física y de

atractivos, Puerto Vallarta comenzó a utilizarse como un puerto de escala en la ruta del Pacífico (FONATUR-BMO y API CSL, 2006).

En ese sentido, la tabla 11 contiene las cifras anuales correspondientes al arribo de buques y turistas a Puerto Vallarta durante el periodo 2010-2014. Como se puede apreciar, la tendencia decreciente del arribo de cruceros en este puerto coincide con la tabla (no.7) de Cabo San Lucas y la gráfica (no. 5) con el periodo en declive del sector a nivel nacional.

**Tabla 11. Llegadas de cruceros y pasajeros a Puerto Vallarta en 2010-2014**

		2010	2011	2012	2013	2014
Puerto Vallarta	Arribos	216	187	139	81	110
	Pasajeros	553,514	441,297	358,009	154,787	240,231

Fuente: Elaboración propia con información del compendio estadístico de DATATUR (2017)

Esto se debe a que los dos puertos (Cabo San Lucas y Puerto Vallarta) forman parte de la ruta que siguen las líneas navieras en el Pacífico. La etapa crítica del escenario para Puerto Vallarta fue del 2011 al 2013. Aunque, para el año 2014 comenzó la recuperación del sector. En este caso, el incremento fue del 23.6% en relación al año precedente.

#### 4.1.3. La distinción del segmento crucerista en Puerto Vallarta

La importancia del arribo de los buques turísticos en los puertos radica en el impacto económico y social a través de los diferentes gastos que realizan los pasajeros, su tripulación y la misma nave al estar en tierra. El estudio de la contribución económica del sector de cruceros realizado por la BREA (2018) señala que, las visitas de pasajeros y tripulantes junto con los gastos adicionales de las líneas navieras generaron un total de 42.5 millones de dólares en Puerto Vallarta durante el año crucero 2017-2018 (tabla no. 12).

La contribución más alta del gasto total la realizaron los pasajeros, la cual corresponde al 82.7%, el segundo lugar lo ocupó el consumo de los buques turísticos con el 14.1%, y por último, el gasto de la tripulación con el 3%. Los 42.5 millones en gastos totales de turismo de cruceros en Puerto Vallarta generaron empleo directo a 636 residentes con una cuota de 4.4 millones dólares en salarios anuales (BREA, 2018).

**Tabla 12. Consumo del sector de cruceros en Puerto Vallarta en 2017-2018**  
**Desglose del consumo del sector de cruceros en Puerto Vallarta**  
**(año crucero 2017-2018)**

	Gasto total (mm de dólares)	Gasto promedio (dólares)	% de contribución
<b>Pasajero</b>	35.1	118.09	82.7
<b>Tripulación</b>	1.3	34.63	3
<b>Crucero</b>	6.0	N/A	14.1

Fuente: Elaboración propia con información de la BREA (2018)

A través de la contribución indirecta se generó una participación al total del empleo de 1,027 puestos de trabajo y 7.3 millones de dólares en ingresos salariales en Puerto Vallarta durante la temporada 2017/2018. El efecto total en el empleo y los salarios del turismo de cruceros se concentraron en los sectores comercial y de transporte que representan alrededor del 90% del total. Esto es debido a dos situaciones: el efecto directo representa más del 60% del impacto total en el empleo y los gastos del turismo de cruceros se realizan mayormente en empresas de estos sectores. En ese sentido, el sector transportes concentró el 32% de los salarios, pero sólo el 25% en el empleo. El resto de la influencia en el total del empleo y los salarios fue generado por el gasto indirecto en los otros sectores del economía (BREA, 2018).

Dada la importancia socioeconómica del sector de cruceros en Puerto Vallarta, es que interesó conocer las dinámicas de interacción social entre la comunidad

política, portuaria y el sector privado que contribuyó a la concurrencia de los navíos turísticos a éste puerto, durante la etapa de crisis del 2010-2014.

#### **4.2. Elementos del capital social en Puerto Vallarta**

Esta fracción de la tesis tiene por objetivo comprobar en Puerto Vallarta, los elementos del capital social que intervinieron para evitar la cancelación total de los arribos de cruceros turísticos, contrario a la crisis naviera que tuvo Mazatlán. Al ser una investigación de orientación cualitativa-deductiva bajo el enfoque del método hermenéutico, la recolección de datos se sirvió del análisis hemerográfico y transcripción de entrevistas. Para organizar la información se elaboró una matriz en formato de excel. La selección de las categorías derivó de la revisión teórica, las cuales resultaron relevantes desde la primera aproximación al campo empírico a través de la revisión hemerografica. Finalmente, para la codificación de los resultados se utilizó el programa informático Atlas. Ti.

El examen de los resultados se basó en la descomposición de las tres variables de estudio: confianza, participación y organización. Cabe señalar, se adicionó la categoría: coordinación, puesto que, fundamentó la articulación del Comité local de cruceros de Puerto Vallarta, y el Comité de la Ruta Pacífico conformado por las entidades: Baja California Sur, Jalisco y Sinaloa.

Para el desarrollo de este apartado se consideró pertinente estructurarlo en dos fases. En un principio, la movilización del capital social en Puerto Vallarta se originó como una unidad o grupo que gestionó sus estrategias particulares para la

lograr la continua afluencia turística. Luego de tres años con la problemática de arribos, los puertos integrantes de la Ruta Pacífico decidieron sumar voluntades para conformar una asociación y hacer frente a la crisis naviera juntos.

#### 4.2.1. El Comité Local de cruceros en Puerto Vallarta

El comité local de cruceros es un mecanismo para fortalecer la relación portuaria de cruceros con las comunidades. Fue promovido por la SCT y SECTUR a través del Acuerdo que establece la Política Pública de Cruceros, publicado el 26 de agosto de 2004. El comité está conformado por la dependencia estatal de turismo, dependencias federales en materia portuaria, municipio, cámaras y asociaciones empresariales, API, operadores turísticos, prestadores de servicios turísticos, transporte local, agentes portuarios y representantes de líneas navieras (SCT & SECTUR, 2004).

##### *4.2.1.1. La confianza: elemento primario del capital social en Puerto Vallarta*

A través de un reporte la SCT expuso la baja general de arribos en el país. Pasó de 2,613 en 2010; a 2,263 en el 2011. Es decir, tuvo una contracción del 13.3%. En su conjunto, los puertos mexicanos ya esperaban una reducción en el arribo de cruceros ese año derivado del clima de inseguridad y violencia que se vivió en todo el territorio nacional. Debido a las cancelaciones registradas en Puerto Vallarta y Mazatlán, Ensenada comenzó a repuntar en llegadas (Iniesta, 2012a).

En contraste, Gabriela González (Directora de Royal Caribbean en México), confirmó que, el buque Vision of the Seas arribaría a Cabo San Lucas y Puerto

Vallarta para finales de 2012 (Iniesta, 2012b). Sin embargo, las rutas de cruceros siguieron afectadas porque transitaban embarcaciones de pasajeros pequeños y por la corta duración de los recorridos. Tras la alerta que lanzó el Departamento de Estados Unidos sobre los riesgos de visitar algunos estados de México, muchos cruceros cancelaron su arribo a Mazatlán, caso contrario a Puerto Vallarta, a pesar de que, Mazatlán era más económico, a juicio de Alfonso Gil Díaz (API Mazatlán) (Iniesta, 2012c).

De hecho, al igual que en Mazatlán, la inseguridad también afectó en Puerto Vallarta. El 23 de febrero de 2012, un sujeto asaltó a mano armada a 22 cruceristas de la línea Carnival. Esto sucedió en la comunidad del nogalito durante un recorrido por la jungla. Inmediatamente después del suceso, la empresa Carnival advirtió cancelar sus arribos a toda la ruta. Sin embargo, con la intervención oportuna del crucero, el consulado de Estados Unidos, las autoridades de los tres órdenes de gobierno de Vallarta, la comunicación constante con la empresa y los compromisos<sup>15</sup> establecidos se logró superar la situación. Pero, la cancelación estuvo latente en caso de ocurrir otro incidente (Comité local de cruceros, 2012a; J. Estrada, comunicación personal 19 de marzo de 2020).

Aunque el escenario crucerista nacional parecía agravarse con el transcurso de los días, una señal de confianza para este sector en puertos mexicanos fue la inversión de más de 150 millones de dólares que hizo Carnival en el Pacífico y Caribe de México. Lo anterior como parte del compromiso que asumió la naviera

---

<sup>15</sup> Reforzar la seguridad en el destino, reducir al máximo los riesgos en los tours y a mantener estrecha comunicación con la naviera en el seguimiento de la atención respecto al incidente” (Acta de comité de cruceros, 2012).

filial de la FCCA, al firmar el Acuerdo Nacional por el Turismo<sup>16</sup> con la SECTUR para destinar acciones específicas en beneficio del sector crucerista. Así lo confirmó el ex presidente Felipe Calderón derivado de la construcción de cinco nuevos muelles para cruceros en el país y las obras de reforzamiento para los puertos en Puerto Vallarta, Manzanillo, Mazatlán y Guaymas, con una inversión de mil millones de pesos (T21/Redacción, 2012).

La aportación conjunta de Carnival y el gobierno federal, se basó en el convenio por dirigir recursos financieros, fortaleció los lazos de confianza entre el sector privado, sector público, pero además, al sector social, y, a las fracciones productivas relacionadas con el segmento de cruceros en territorio nacional. Puesto que generó certeza en la prosperidad del sector. En ese sentido, la confianza fue la cualidad preponderante y condición primaria para la manifestación del capital social.

Para reafirmar lo anterior, en 2013 Puerto Vallarta tuvo programado entre 80 y 85 arribos sin considerar las pernoctas<sup>17</sup>. Ello derivado de la confianza que el sector privado percibió en Puerto Vallarta. Según una evaluación, la empresa Princess calificó al puerto como un destino excelente, por su terminal portuaria con óptimo nivel e índice aceptable en cuanto a seguridad. Por lo que, desde el 2011

---

<sup>16</sup> Con el objeto de articular las acciones de los distintos actores involucrados con el sector turístico, se estableció el Acuerdo Nacional por el Turismo el 28 de febrero de 2011, al cual se adhirió la FCCA dado el interés de potenciar la actividad turística en México, por ser ésta una pieza clave para el crecimiento económico y el desarrollo como lo estipuló el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 y el Programa Sectorial del Turismo 2007-2012, que tuvieron entre sus objetivos hacer de México un país líder en materia turística mediante la diversificación de sus mercados, productos y destinos, incluyendo el fomento a la competitividad de las empresas del sector para brindar servicios de calidad mundial (SECTUR, 2011).

<sup>17</sup> Pernocta se refiere al número de días que un buque permanece atracado en puerto.

las pernoctas representaron un logro para el destino después del retiro de las navieras de Mazatlán (Mora, 2013b).

“No está pasando como en Acapulco o Mazatlán donde los cruceros se fueron en Vallarta tenemos la pernocta de los pasajeros y eso nos ayuda mucho”, aseguró API Vallarta (T21/Redacción, 2013). Dicho de otro modo, la evaluación en Puerto Vallarta fue el resultado del vigor colectivo orientado a mejorar la fisonomía del puerto y los servicios ofertados.

Por otra parte, la baja en arribos según elementos del sector público se debió a la percepción de inseguridad que se tuvo en algunas zonas del país, pues deterioraron la imagen y la atracción de los cruceristas:

“Desgraciadamente la percepción de inseguridad ha afectado mucho a Mazatlán y para 2012 sólo tuvimos un arribo, situación que ha perjudicado también a Puerto Vallarta” (Alfonso Gil Díaz, API Mazatlán). La violencia que azotó a Mazatlán pegó de manera muy intensa en el sector de cruceros” (José Luis Castro Ibarra, API Guaymas) (Hernández, 2013).

A pesar del escenario desolador para Puerto Vallarta durante 2010, 2011 y 2012; en abril de 2013, atracaron dos cruceros: Carnival Miracle con 2,680 pasajeros y Grand Princess con 2,669. Contrario a lo que aseguró el sector público respecto a la imagen de inseguridad en Vallarta, el capitán del buque (Vito Giacalone) habló muy bien de la seguridad del puerto y los muelles. La nave de Carnival tuvo programado tres arribos más los cuales, confirmaron que Vallarta se mantuvo como un destino preferido por los cruceros (Mora, 2013d).

De acuerdo con la dirección de turismo y API Vallarta, las navieras Holland América, Princess Cruises y Norwegian Cruise Lines anunciaron su regreso a Mazatlán a partir de noviembre de 2013. Esto se precisó favorable para Vallarta,



puesto que, la reincorporación del puerto sinaloense a la ruta fue una señal de certidumbre en la recuperación de la Riviera mexicana (Mora, 2013e).

En esa misma línea, la confianza en Puerto Vallarta se distinguió desde el sector público local como: un destino con potencial turístico; en la interacción de API con el sector naviero para gestionar programación de arribos; y entre las instancias involucradas para intervenir en la problemática de cruceros. Esto se constató en lo siguiente:

"Da una calidad y un prestigio diferente, Vallarta tiene una gran ventaja el que sea un lugar de cruceros y vamos hacer todo lo posible porque esto siga cada vez mejor. En las entrevistas con dos navieras, los números para el 2014, se proyectaron mejores que el 2013. Además, es importante mantener la posición de Vallarta como destino turístico nacional, lo cual, se podría alcanzar y mejorar con el apoyo de todas las instancias que tienen que ver con el tema turístico en el puerto" (Mora, 2013g).

Para el mes de septiembre del 2013 dio inició la temporada con el arribo del crucero Seven Seas Navigator. La programación de 104 cruceros auguró mejoras en la actividad turística y económica para el puerto-ciudad. Sólo en la primera semana de enero coincidieron 7 buques entre ellos: Veendam de Holland, Sapphire Princess, Carnival Miracle, Silver Whisper y Norwegian Star. Se recibieron alrededor de 8,300 cruceristas que dejaron una derrama económica de más de 750,000 dólares entre los prestadores de servicios turísticos (Mora, 2014a).

Arturo Mussi Ganem (Representante de Carnival en México) dio buenas expectativas al sector para 2014, 2015 y 2016. Sin embargo, nada comparable con el año 2008. De 300 arribos en ese año Puerto Vallarta recibió sólo 117 para el 2014. Pero en relación al 2013 fue un incremento importante. Este actor, atribuyó la pérdida del liderazgo de México en el sector de cruceros a la falta de

acciones nuevas y participación del gobierno federal para mantener al país en la misma posición (Mora, 2014b).

La primera llegada del crucero Carnival Imagination a Puerto Vallarta, significó para el sector público (API Vallarta) interés y confianza en el destino turístico, por parte del sector privado. La programación de 142 buques en 2015 fue producto de las acciones implementadas tanto en el puerto como en la ciudad. Los barcos visitan lugares donde son bien recibidos y donde se les da el conjunto de servicios que requieren (Mora, 2014c).

A lo anterior se añade, Puerto Vallarta fue un destino sumamente atractivo para el turismo de cruceros, en vista de que, se dieron las pernoctas. En efecto, con la pernocta el gasto por pasajero se triplicó ampliando de esa manera el alcance de prosperidad hacia el sector turístico, social y público (API Vallarta) (Mora, 2014e).

En contraste con lo declarado (en párrafos anteriores), Arturo Mussi reconoció que la reprogramación de Mazatlán al trayecto de cruceros fue derivado de los esfuerzos por mejorar las condiciones de seguridad y los recursos para promover los destinos con atractivos renovados (Mora, 2014f). De hecho, esta declaración coincide con lo manifestado por el ex secretario de turismo de Sinaloa, Francisco Córdova Celaya, respecto al retorno de Mazatlán en los itinerarios: “primero fue necesario cambiar esa percepción de inseguridad”. Por tanto, se confirma la relación directa entre la seguridad y la confianza hacia los destinos con escenarios estables para recibir el turismo.

Dicho lo anterior, las expectativas para finales de 2013 fueron superadas. Con ello, se reafirmó la confianza de Vallarta por la espléndida proyección en el sector de cruceros. Aunque, para 2014 se tendría tres meses sin llegadas debido a la

programación de años anteriores y, a causas no imputables a Puerto Vallarta o al país por inseguridad o imagen negativa. Finalmente, se programaron arribos para todos los meses del 2015 al 2017 (Mora, 2014g).

Simultáneamente, el regreso del crucero Carnival Miracle durante la temporada 2014-2015 significó un gran compromiso para los vallartenses incluyendo: tour operadores, prestadores de servicios turísticos, restauranteros, hoteleros, taxistas y guías. Es decir, mayor empeño porque la industria naviera volvió a tener confianza en el puerto. El mercado de Carnival para Puerto Vallarta representó el 25% de los arribos (Mora, 2014h). Ciertamente, la campaña de promoción “Back 2 Vallarta” fue destinada para recobrar la confianza del turista. A esa campaña se destinaron 500 mil pesos con el objetivo de multiplicar las visitas al puerto no sólo por crucero, sino, también, por las vías aérea o terrestre (Mora, 2014h).

La paulatina recuperación de Puerto Vallarta en el sector de cruceros turísticos internacionales transcurrió simultáneamente al crecimiento de la demanda. Diez buques de seis líneas estuvieron programados para realizar sus viajes inaugurales entre noviembre de 2014 y junio de 2016. Royal Caribbean contó con dos embarcaciones; otras navieras fueron la Vikingstar, Windstar, P&O y Costa Cruises. La línea Norwegian con su nave más grande, el Norwegian Escape requirió adecuaciones en la marina debido a ese crucero de última generación (Mora, 2014i). La naviera Princess anunció la celebración de su 50 aniversario en 2015 con un crucero especial que navegó de los Ángeles a la ruta de la Riviera mexicana que incluyó un par de días en Puerto Vallarta (Mora, 2014i).

Las empresas navieras regresaron de manera decidida a México (Mora, 2014k). Lo cual significó fuente de trabajo para los habitantes locales. El gasto

directo que hace el crucerista de 96 dólares sustentó la importancia de mantener esta actividad. El arribo de 117 naves en 2014, representó alrededor de 26.5 millones de dólares. Para el 2015 se calculó una derrama económica de 31.5 millones de dólares, 22% más que el año anterior. Las principales líneas en el 2014 fueron Norwegian, Princess, Carnival y Holland (Mora, 2014l).

En septiembre de 2014 llegó el crucero Coral Princess por primera vez a Puerto Vallarta, esto como consecuencia de las afectaciones del huracán Odile en Cabo San Lucas. La dirección de turismo municipal adelantó que octubre sería un mes alentador para Puerto Vallarta (Notivallarta/Redacción, 2014d). Además, la naviera dispuso los cruceros Ruby Princess y Crown Princess para realizar la temporada en la ruta Pacífico. El puerto fue una escala importante en México dentro de la Riviera mexicana.

Todo ello indicó que, el tema de la seguridad fue un factor determinante para el regreso del crucerista. Hemos pasado por unos tiempos difíciles pero parece ser que, afortunadamente, México está listo para recibir al turismo, han recuperado la confianza. Por eso, regresa Princess con más arribos". Así lo declaró Salvador Santiago Gómez, representante de la naviera a bordo del Coral Princess durante la visita inaugural en septiembre de 2014 (Mora, 2014m).

De acuerdo con la dirección de turismo municipal las pernoctas de Carnival y Norwegian fueron producto de la confianza y certidumbre que hubo en el país, así como, en los destinos turísticos de México. El sector privado (Princes Cruises) y sector público (API Vallarta), atribuyeron la confianza en el puerto a los altos índices de satisfacción derivados de las evaluaciones (Mora, 2014n). En consecuencia, el prestigio otorgado al puerto, ante los empresarios navieros fue

garantía de calidad y servicio que influyeron para la inclusión del puerto en los itinerarios durante 2015, 2016 y 2017 (Mora, 2014ñ).

De manera semejante, la continua ascendencia en arribos a Puerto Vallarta se adjudicó a la colaboración activa y concertada del sector público, de acuerdo con la dirección de turismo municipal:

“Lo cual es muy bueno, pues se tiene sinergia en materia de promoción con los tres niveles de gobierno, pero sobre todo, en materia de percepción. Es decir, el turista está pidiendo viajar a Vallarta, se han abierto nuevas rutas aéreas, los cruceros por ejemplo, Carnival, ya está pernoctando en el puerto”, (Notivallarta/Redacción, 2014e).

En síntesis, la confianza cimiento del capital social primó en la interrelación entre el sector privado, público y social en Puerto Vallarta. Primero, legitimó las acciones dirigidas en lograr las circunstancias de certidumbre en el destino durante el constante ambiente de inseguridad en territorio nacional, como lo confirmaron las empresas Princess, Carnival; API Vallarta, dirección de turismo local, Arturo Mussi y el ex secretario de turismo de Sinaloa. Segundo, la confianza contribuyó en las negociaciones para la continuidad de las llegadas de cruceros y las pernoctas ante el sector privado.

También, la confianza percibida desde el sector privado se amparó en la valoración favorable de Puerto Vallarta como destino atractivo. Tercero, la apreciación de confianza desde el sector local se orientó al potencial de desarrollo turístico de Puerto Vallarta, en los encuentros con las líneas navieras y en las dependencias públicas y locales por su capacidad para intervenir en la solución de conflictos. Cuarto, se infiere sobre las inversiones de capital financiero del sector público y privado que se destinaron a las mejoras físicas de los puertos como

respuesta a los ejes estratégicos<sup>18</sup> del Acuerdo Nacional por el Turismo celebrado en 2012. Precisamente, en la medida que hubo confianza este valor promovió la organización, participación y la coordinación entre los diferentes actores en Puerto Vallarta durante la crisis naviera.

#### *4.2.1.2. La organización en dos dimensiones: norma instintiva y entidad asociativa*

La organización vista como una norma que conduce a la colaboración espontánea, motivó a los integrantes del comité local de cruceros de Puerto Vallarta para hacer frente a la implacable competencia de otras rutas, plantear el tema de la seguridad como misiva compartida, la fidelización de las navieras y conservar el nivel del puerto en el ranking de los destinos mejores evaluados:

“Se requiere del trabajo conjunto de todos. Nosotros como comité local de cruceros venimos impulsando la idea de que la seguridad no es una tarea exclusiva del gobierno, sino, una responsabilidad social. Mazatlán luego de hechos violentos ocasionó el retiro de itinerarios, lo que representó una seria debilidad para la ruta en sí y un altísimo reto para seguir operando en Puerto Vallarta y Cabo San Lucas. Nuestra planeación significa proponer lo que la industria requiere, pero que sea en armonía con el desarrollo del destino. En diez años se han invertido alrededor de 350 millones de pesos en infraestructura portuaria” (Mora, 2012).

La seguridad interiorizada como una responsabilidad social en Puerto Vallarta convocó a elaborar un plan de acción por la SECTURJAL, en coordinación con el cónsul de Estados Unidos en Guadalajara. Los cuatro objetivos puntuales se implementaron para garantizar el ambiente de seguridad en toda el área turística. Primero, la agenda se integró por el sector turístico, autoridades estatales,

---

<sup>18</sup> 1) Aumentar la afluencia del turismo al país por cielo, mar y tierra, así como agilizar su llegada, movilidad y salida. 2) Construir, mantener y mejorar la infraestructura turística que favorezca las condiciones de los destinos turísticos y su competitividad. 3) Fortalecer la promoción turística en el país y en el extranjero. 4) Fomentar la inversión pública y privada. 5) Elevar la competitividad de los destinos y empresas del sector para garantizar la experiencia del turista. 6) Diversificar y enriquecer la oferta turística. 7) Fomentar la integración de cadenas productivas nacionales. 8) Ofrecer el mejor servicio y promover una cultura turística. 9) Impulsar cambios regulatorios a favor del sector turismo. 10) Promover el desarrollo equilibrado sustentable (SECTUR, 2011).

municipales, federales y protección civil. Segundo, se proveyó información para atender las emergencias de turistas (tarjeta de informativa con números de contacto con atención bilingüe). Tercero, se llevaron a cabo reuniones periódicas con todos los jefes de seguridad de hoteles, prestadores de servicios, terminal marítima y el aeropuerto con la finalidad de obtener una certificación de estándar internacional. Cuarto, realizaron pruebas de confianza a los mandos policiacos. Este plan se definió dos meses después del incidente ocurrido en la comunidad del nogalito (Comité local de cruceros, 2012b).

Puesto que, lo concerniente al sector de cruceros en el Pacífico mexicano no fue particular de cada puerto, sino, de carácter regional para inicios del año 2013, la representación de Carnival en México incitó a la SECTUR federal a puntualizar acciones para mejorar las condiciones de la Ruta Pacífico, toda vez que dejó de ser una prioridad de las navieras por la dificultad de venta entre su clientela (Mora, 2013a).

En esa misma perspectiva, el departamento de comercialización de API Vallarta, durante las sesiones del comité local de cruceros convocó a desarrollar una estrategia de diferenciación para promocionar al puerto más allá del mariachi y el tequila. Precisamente, una de las premisas del comité de la Ruta Pacífico mexicano estuvo encaminada a posicionar a los puertos de acuerdo a su naturaleza y particularidades. Por tanto, el reto más importante fue lograr la especialización, en su caso, Puerto Vallarta (Mora, 2013i).

#### *4.2.1.3. La participación hacia dentro y fuera de Puerto Vallarta*

Si bien, la organización en Puerto Vallarta se circunscribió a través de la confluencia del comité local de cruceros, la norma de participación fue la condición ulterior. La participación requirió de asistencia, intervención y aportación de periodos de empeño en una comunidad portuaria comprometida. En ese sentido, la participación se materializó en dos contextos; por las sesiones semanales al interior del comité local y a los eventos convocados por el sector de cruceros.

El director de API y el secretario de turismo participaron en la convención anual del Seatrade Cruises Shipping Miami en marzo del 2012. Ahí tuvieron un encuentro con Mike Ronalds ejecutivo de Royal Caribbean quien confirmó que la Riviera mexicana se enfrentaba a tres retos: lenta recuperación económica del estado de California, incremento de la percepción de negativa de la seguridad en México y rutas alternativas de cruceros que compitieron fuertemente con la Riviera mexicana (Comité local de cruceros, 2012b). El Seatrade celebrado en febrero del 2013, fue una forma de establecer encuentros y acercamiento con las navieras para revisar las programaciones con proyección a dos años. Por ello, la participación de Puerto Vallarta en esa importante congregación permitió lograr las reservaciones para los años 2015 y 2016.

Simultáneamente, en una reunión con el sector privado en Miami Florida durante el mes de abril, estuvieron presentes los secretarios de turismo estatales (Sinaloa y Colima), autoridades de Cabo San Lucas y Acapulco. Los temas centrales fueron: programa de incentivos para las navieras y la promoción. Sin embargo, en esa ocasión, estuvo ausente la SECTUR federal, que a juicio del grupo de actores es la instancia que debió liderar esa reunión (Mora, 2013e).



La asistencia de API Vallarta y la dirección de turismo al evento de la FCCA realizado en Cartagena Colombia en 2013, permitió reforzar la relación del destino con otras empresas y otros puertos del Pacífico mexicano (Notivallarta/Redacción, 2013b). Para marzo de 2014 en otra edición del Cruise Shipping de la FCCA, participó la Secretaria de turismo federal, Claudia Ruiz Massieu, la SCT y otros integrantes de la SECTUR (Notivallarta/Redacción, 2014a; Mora, 2014f).

De igual manera, la delegación mexicana conformada por 80 personas asistió a un segundo evento de la FCCA celebrado en San Martin en octubre de 2014. En ese acontecimiento, convergieron directores de todas las áreas, principalmente de los puertos que reciben cruceros y tour operadores; tanto de México, como de Estados Unidos, Canadá, Centroamérica y el Caribe. También, estuvo presente el subsecretario de turismo de México, quien refrendó el compromiso de la Secretaría hacia todos los puertos. Por lo que, se esperaron buenas noticias para Vallarta y en general para los puertos del Pacífico (Mora, 2014n).

#### *4.2.1.4. La coordinación: precepto ecléctico del Comité Local de Cruceros de Puerto Vallarta*

En una asociación como el comité local de cruceros la coordinación cobró vital importancia para inscribir las propuestas hacia un fin común. Es decir, promovió la comunicación asertiva durante las sesiones para dirigir acciones hacia la continua concurrencia del turismo. Ciertamente, la coordinación local de Vallarta compuesta por instancias de naturaleza e intereses diferentes, lograron converger en los lineamientos para la resolución de problemas, destacar oportunidades, planes de negocio y fortalecer la competitividad (Mora, 2013a).

El compromiso establecido durante el incidente con los cruceristas de Carnival el 23 de febrero del 2012, condujo a establecer un plan emergente de seguridad. Se elaboró un plano de Puerto Vallarta para determinar una red interna de información con la coordinación de seguridad estatal, local y todos los prestadores de servicios turísticos. Con esta red se buscó controlar cada entrada y salida de vehículos y personas, se llevaba registro exacto de los movimientos con ello, se logró tener la rastreabilidad de unidades y personas para dar seguimiento eficiente. El plano fue aprobado en una reunión con el sector privado que gestionó Michelle Paige en Miami también, por el cónsul de Estados Unidos y Canadá con quienes se continua trabajando cada seis meses referente al tema de seguridad en Puerto Vallarta J. Estrada (comunicación personal, 19 de marzo de 2020).

La buena relación con las navieras se adjudicó al compromiso con el cual los actores han implementado las acciones aprobadas en Puerto Vallarta y a la excelente comunicación, especialmente con Michelle Paige. La adquisición de la membresía (25,000 dólares) para ser miembro de la FCCA otorgó acceso a reuniones privadas con los empresarios, capacitación y recomendaciones para mejorar los servicios J. Estrada (comunicación personal, 19 de marzo de 2020). Indudablemente, es durante los encuentros informales y el intercambio de información que se lograron construir las relaciones de colaboración mutua entre el sector público y el sector privado.

Un rasgo a destacar en Puerto Vallarta fue la auto denominación “comunidad portuaria”, que se asume, sustentó el éxito de la coordinación entre las dependencias para incrementar las pernoctas en 2014:

“Hemos sido una comunidad portuaria, un equipo y es algo que destaco. Detrás de la pernocta hay un trabajo arduo de la comunidad portuaria, de los pilotos y capitania de puerto; migración, aduanas, API; y de todos los que trabajamos para atender el crucero y los pasajeros. Además, la API otorga descuentos que las navieras valoran y eso hace que las pernoctas sigan aquí” (Mora, 2013c).

Es decir, la consecución crucerista en Puerto Vallarta obedeció al trabajo en equipo, al apoyo, compañerismo y solidaridad entre el personal de API, de los comerciantes, taxistas, guías de turistas y prestadores de servicios de la zona portuaria. En ese sentido, la movilización del capital social entre la comunidad se dirigió para prolongar la estadía y el consumo crucerista (Mora, 2013h).

Respecto a la competitividad de Puerto Vallarta, esta no sólo se sustentó en sus atractivos turísticos también, en su fomento y divulgación mediante alianzas estratégicas entre el sector público y privado (Mora, 2013i). La promoción lograda en el 2013 ayudó al incremento del 26% del número de cruceros internacionales, es decir, 110, contrario a 84 que llegaron en 2012 (Notivallarta/Redacción, 2013b).

Además, los efectos de la campaña de promoción “Back 2 Puerto Vallarta” se vislumbraron a partir del arribo triple en febrero de 2014. El cual dejó una derrama económica de alrededor de 11 millones de pesos. En 2013, se tuvo cuatro arribos triples, 13 dobles y siete pernoctas de Carnival, Princess y Norwegian. Para 2014, la ruta Pacífico proyectó un incremento de llegadas del 30%, en relación al 2013. El gasto crucerista en Vallarta aumentó en un periodo de 10-12 años, a 96 dólares. El consumo de la tripulación pasó de 60 a 65 dólares (Mora, 2014d).

La recuperación del sector de cruceros en Puerto Vallarta se adjudicó principalmente al pacto del gobierno federal por el turismo. La intervención de la SECTUR fue determinante en la promoción a nivel internacional. Los esfuerzos

también se gestionaron en conjunto con el ayuntamiento local y las tres administraciones portuarias de la ruta (Mora, 2014h; 2014l).

Cabe destacar, que la responsabilidad compartida por el turismo en Puerto Vallarta fue una cualidad común que motivó el servicio y la calidad en el puerto. Es decir, la acción recíproca del sector turístico buscó crear condiciones para ofrecer una grata experiencia al turista, con ello, lograron afianzar la concurrencia al destino.

Concretamente, para 2014 se solidificó el esfuerzo mediante el incremento del 42% de arribos. Para el 2015 se esperaba entre 141 y 147 cruceros (Notivallarta/Redacción, 2014b; 2014c; Mora, 2014c). La movilización coordinada de la comisaría de la policía preventiva y vialidad se dirigió al operativo de seguridad. Los oficiales realizaron intensos recorridos, brindaron asistencia en centros comerciales, zona de API, malecón; o desde marina Vallarta hasta boca de tomatlán (Notivallarta/Redacción, 2014b).

En ese sentido, el capital social en un contexto formal también promovió el surgimiento de lazos informales. Estas conexiones se entretrejieron a través de la intercomunicación ordinaria durante las mesas de trabajo del sector turístico en las que coincidieron los actores públicos estatales. Dicho de otro modo, la coordinación informal trascendió a las acciones locales o particulares de cada destino de la ruta pacífico.

#### 4.2.2 Emergencia del Comité de la Ruta Pacífico

Definitivamente la vulnerabilidad por la que atravesó la Riviera mexicana derivado de la eliminación de Mazatlán de los recorridos movilizó los lazos informales de los

actores dirigentes del sector público estatal (Sinaloa, Baja California Sur y Jalisco) para crear una coalición concomitante en defensa de la ruta del pacífico ante el sector privado.

La norma de coordinación artículo la emergencia del comité de la Ruta Pacífico. Durante tres sesiones, el esfuerzo concertado de los estados integrantes logró primero: la reprogramación de Mazatlán en los itinerarios de las compañías de cruceros y la propuesta de un esquema de incentivo para las navieras. Segundo, el plan de especialización de cada destino para diversificar la oferta de servicios y atractivos, con ello, elevar la competitividad del grupo. Tercero, la homologación del plan de seguridad. Por último, la promoción de la ruta en conjunto con el CPTM.

En consonancia, Gerard R. Carhill informó que adicionalmente a las inversiones, Carnival trabajó con los gobiernos de Baja California Sur, Sinaloa y Jalisco para fortalecer la competitividad de la ruta Pacífico (T21/Redacción, 2012). Sin embargo, la orientación de los cruceros hacia otras trayectorias de mayor rentabilidad motivó a replantear los trabajos de promoción. La ruta requirió trabajo en conjunto, por lo que Alex Casarrubias (Director de API Vallarta) invitó a trabajar a los gobiernos de Jalisco, Sinaloa y Baja California Sur para presentar estrategias a los ejecutivos de las navieras:

“La SCT, SECTUR federal y estatales deben integrar acciones, concretar iniciativas y recursos, los cuales en conjunto con las navieras deben impactar la promoción en otros sitios de Estados Unidos. Es el momento idóneo para apostarle al sostenimiento de los cruceros de la Riviera mexicana. El momento propicio para concretar iniciativas que den una mayor efectividad en la promoción” (Mora, 2013b).

Al igual que el ex Gobernador de Sinaloa (Mario López Valdez), API Vallarta propuso el comité de la ruta de cruceros al Director de Puertos y Marina Mercante, en su visita a Puerto Vallarta con la finalidad de equiparar las condiciones de los tres puertos:

“Se busca que la ruta Pacífico mexicano vuelva a la normalidad, que los cruceros regresen a Mazatlán, más que impulsar la pernocta, impulsamos que el barco regrese a Mazatlán, pues sólo dos puertos hace débil a la ruta, se necesitan tres puertos para que sea negocio a la naviera y sostenga los arribos. API Vallarta planteó la pernocta por dos razones: que la ruta se sostenga y que la naviera encuentre una opción más al doble arribo que hace en CSL” (T21/Redacción, 2013; Mora, 2013c).

Por otra parte, Carlos Gerard Guzmán Director de turismo municipal y agente consignatario, confirmó que, la eliminación de Mazatlán de los itinerarios de la ruta fue por cuestiones de seguridad, lo que, se presentó como efecto dominó negativo:

“Fue algo desfavorable que culminó en la disminución de las llegadas de cruceros, pero no por Vallarta, sino, que dejamos de ser competitivos en materia como ruta. Es de vital importancia trabajar unidos, pero como una ruta, y en suma sigamos siendo un país líder mundial en el segmento. Es importante trabajar de manera coordinada los tres estados que comprenden la ruta del pacífico, Baja California Sur, Sinaloa y Jalisco” (Mora, 2013e).

En este sentido, el gobierno local de Puerto Vallarta trabajó conjuntamente con el ex secretario de turismo de Sinaloa, quien, previamente estuvo al frente de la secretaría de seguridad pública del mismo estado:

“Cambiar la percepción de inseguridad en Mazatlán se me facilitó porque yo ya había sido secretario de seguridad. Es decir, hacía un mes atrás que yo era secretario de seguridad pública del estado. Y si alguien conocía del tema ese era yo. Eso me abrió las puertas. Yo fundé la policía turística y el CAPTA. Yo hice lo mismo en Los Cabos e hice lo mismo en Vallarta. La policía turística surgió en Mazatlán para darle seguridad a ellos, a los cruceros en primer momento” (F. Córdova, comunicación personal, 3 de marzo de 2020).

Se asume que, derivado del último cargo público el ex funcionario adquirió potencial técnico y relacional para establecer con éxito el programa de seguridad

(Policía turística) en Mazatlán. Debido a un desafortunado hecho<sup>19</sup> de inseguridad en Puerto Vallarta, el gobierno municipal solicitó la intervención del entonces secretario de turismo de Sinaloa con el sector privado ante la amenaza de cancelar los cruceros por parte de la empresa Carnival. El contacto cercano entre la Presidenta de la FCCA Michelle Paige, el ex secretario de turismo y el director de seguridad de Carnival facilitó la comunicación con las autoridades de los tres órdenes de gobierno en Vallarta para otorgar una visita en los próximos días. Después de dos jornadas de trabajo intenso se logró conformar el proyecto de seguridad que se aprobó durante la reunión celebrada en Miami, el cual, contribuyó a la permanencia de la línea naviera.

Durante el foro de diagnóstico de turismo de cruceros en Cozumel, se presentó la propuesta para la integración del comité de Ruta del Pacífico mexicano. Con ello, se buscó hacer sinergia entre los destinos, diferenciar productos, buscar la competitividad y generar un esquema de incentivo para las navieras. La propuesta del comité fue ratificada por el CPTM (Notivallarta/Redacción, 2013a). El reto para México fue revitalizar la imagen. En este sentido, no se trató de destinos, sino, de rutas. “Se debe tener mucho cuidado con la seguridad e imagen que se pueda proyectar del destino”, asintió, Arturo Mussi Ganem, Representante de Carnival (Mora, 2013f).

En el primer encuentro del comité de la Ruta Pacífico que tuvo lugar en Puerto Vallarta, asistieron SECTUR federal, Director Regional de Turismo Costa Norte,

---

<sup>19</sup> “En Vallarta me llamaron de urgencia porque hubo un problema allá con los narcos, y cerraron el puerto de Vallarta. Los narcos se agarraron a balazos entre ellos y cerraron Vallarta y había dos cruceros ahí. Entonces de pronto Carnival dice que va a cancelar todos los cruceros a Vallarta” (F. Córdova, comunicación personal, 3 de marzo de 2020).

Secretario de Turismo estatal de Jalisco, Baja California Sur, Sinaloa y Colima. Otros actores públicos como: presidentes municipales, API's y fideicomisos de turismo de los estados pertenecientes. Esto permitió afianzar los esfuerzos de los destinos turísticos para lograr una ruta más competitiva y atractiva que contribuyó al incremento de la llegada de cruceros. Se logró contar con la inversión significativa que destinaría el gobierno federal a la terminal portuaria de Puerto Vallarta (Mora, 2013k; Notivallarta/Redacción, 2013b).

Por su parte, Enrique Ramos Flores ex secretario de turismo estatal de Jalisco dio a conocer que, la reunión del comité de Ruta de cruceros del Pacífico mexicano fue breve, pero provechosa:

“Se tomaron decisiones de cómo trabajar realmente en un bloque, hacer la diferenciación de los productos en los tres destinos fundamentales: Cabo San Lucas, Mazatlán y Vallarta. Se estableció una estrategia conjunta, una agenda con el CPTM y la SECTUR. Se coordinaron fechas, responsables para las acciones y la gestión ante las autoridades de la SCT. Respecto a los recursos, se acordó conformar una bolsa para promocionar a los tres destinos buscando sumar al puerto de manzanillo y empatarlos con el CPTM” (Mora, 2013j).

Uno de los primeros resultados del comité de la Ruta Pacífico fue la bolsa de recursos de 300,000 dólares para la implementación de una campaña dirigida directamente al consumidor de cruceros, misma que se duplicó por el gobierno federal. De acuerdo con la SECTURJAL, fue un paso importante para la ruta:

“Pues refuerza y fortalece el compromiso y la seriedad de promocionar la Mexican Riviera como la llaman las navieras. Se busca que la FCCA imparta una serie de cursos de capacitación para guías de turistas, taxistas, agentes y comunidad portuaria encaminados a mejorar el servicio para los cruceristas. Se solicitó a la asociación un crucero para 500 agentes de viajes que promocionan la ruta para que visiten los tres destinos del pacífico, con la finalidad de que vivan la experiencia y conozcan lo que cada uno ofrece” (Notivallarta/Redacción, 2014a).

Así mismo, el comité de Ruta Pacífico participó en la edición 2014 del Cruise Shipping de Miami para posicionar la campaña de promoción al oeste de Estados



unidos. Los integrantes de la ruta se convirtieron en socios platino de la FCCA, lo que permitió una mejor relación con el sector privado y los prestadores de servicios. En ese evento la ruta recibió orientación de la FCCA para el óptimo uso de los recursos para promoción (Notivallarta/Redacción, 2014a; 2014c).

En la segunda reunión del comité de la Ruta Pacífico en Cabo San Lucas, se concretaron propuestas para estructurar la ruta y consolidarla ante las empresas navieras. En la reunión se contó con la intervención de los gobiernos de los estados de Sinaloa, Jalisco y BCS, autoridades municipales y directores de API. El tema de la seguridad estuvo presente, sin embargo, ya no como un motivo limitante para el turismo, según la dirección de API Vallarta (Mora, 2014e).

Para agosto del 2014 después de una serie de encuentros con las líneas de cruceros y el arranque de la promoción de la Ruta Pacífico, el dirigente de API Vallarta confirmó:

“La Ruta del pacífico les ha resultado muy atractiva, incluyendo Cabo San Lucas, Mazatlán y Puerto Vallarta. Se está promocionando en conjunto, y con el apoyo de Ensenada en el límite del territorio nacional, se conforma una ruta valiosa para los cruceristas americanos (Mora, 2014k).

Finalmente, durante el tercer encuentro programado del comité en el puerto de Mazatlán se concentró la bolsa de recursos destinada a la campaña sobre el mercado de California E.E.U.U. con un total de 600,000 dólares (Notivallarta/Redacción, 2014c).

El hecho más importante para la continuidad de los arribos a los tres destinos fue la confianza que hubo hacia toda la ruta. Todos coordinaron el plan de seguridad. La confianza de las navieras se logró a partir de las acciones que cada puerto hizo en particular que en conjunto logró concertar el esfuerzo colectivo. Las

comitivas de los estados concurrían a los eventos organizados por el sector de cruceros, al igual que la SECTUR federal y el CPTM, la participación de ambos fue muy relevante J. Estrada (comunicación personal, 19 de marzo de 2020).

Todo lo anterior parece confirmar que los lazos formales e informales propiciados inicialmente por la confianza gestaron una secuencia de dispositivos relacionales (organización, participación y coordinación) en Puerto Vallarta. Para finalizar este capítulo se enuncian en el próximo apartado los más importantes.

### **Estrategias del capital social en Puerto Vallarta durante la crisis de cruceros**

El siguiente esquema (no.14) desglosa una síntesis de las tácticas derivadas de las categorías del capital social que emergieron entre el sector privado, público y social en Puerto Vallarta, las cuales se modelaron en el interior del comité local de cruceros y el comité de la Ruta Pacífico. Se adiciona el origen de las distintas dependencias mediadoras y los efectos referidos.

**Tabla 14. Logros del capital social en Puerto Vallarta**

<b>Unidad de análisis</b>	<b>Categoría</b>	<b>Estrategia</b>	<b>Instancias</b>	<b>Resultados</b>
<b>Puerto Vallarta</b>	<b>Confianza</b>	Inversión de Carnival: 150 millones. Inversión de gobierno federal: 1,000 millones en 5 puertos e infraestructura portuaria. Regreso de Mazatlán a la ruta. Acciones en seguridad. Confirmación de percepción de seguridad por sector privado y	Sector privado, Sector público (municipal, estatal y federal), API Vallarta. SECTURJAL, Seguridad pública, Dirección de Turismo local y regional.	Relación directa: Seguridad-confianza-afluencia turística. Pernoctas desde 2011. Regreso de Carnival (25% de arribos) y Princess en abril de 2013. 6 líneas entre 2014-2016. Evaluación favorable de Vallarta. Gasto directo de crucerista 96 y

		público.		tripulación 65 dólares.
	<b>Organización</b>	Comité local de cruceros. Seguridad: responsabilidad social. Estrategias de diferenciación. Mejorar condiciones de la ruta.	SECTURJAL, SECTUR federal, API Vallarta, Seguridad local, estatal y federal, sector social, prestadores de servicios turísticos y jefes de seguridad de hoteles. Terminal marítima y aeropuerto. Consulado de Estados Unidos y Canadá.	Agenda de seguridad local. Competitividad. Promoción.
	<b>Participación</b>	Durante las sesiones del comité. Eventos del sector de cruceros. Diagnóstico del turismo de cruceros en Cozumel.	Dependencias integrantes del comité. API Vallarta, Dirección de turismo local y regional, SECTURJAL. SECTUR federal y SCT. Sector privado.	Programa de incentivos a las navieras. Reprogramación de itinerarios. Promoción
	<b>Coordinación (local)</b>	Alineación de propuestas. Planes de negocio. Red interna de seguridad. Campaña Back 2 Puerto Vallarta: 500,000 pesos. Compromiso por el sector turístico.	Comité local de cruceros: SECTURJAL, SECTUR federal, SCT, API Vallarta, Seguridad local, estatal y federal, prestadores de servicios turísticos, sector social. Sector privado. Consulado de Estados Unidos.	Comunicación asertiva. Comunidad portuaria. Incremento del 26% en arribos en 2013 y 42% en 2014. Implementación de los cuatro ejes del plan local de seguridad: Certificación internacional.

	<b>Coordinación (Ruta Pacífico)</b>	Comité de Ruta Pacífico. Gestión de itinerarios para la ruta. Especialización. Homologación del plan de seguridad. Intervención de la SECTUR federal. 3 reuniones del comité. Membresía platino FCCA.	Estados integrantes del Comité: Sinaloa, Baja California Sur y Jalisco. Comitativas: SECTUR estatal, fideicomisos de turismo, presidente municipal, gobernador, dirección de turismo y API respectiva. Sector privado.	Competitividad. Percepción de seguridad. Agenda de trabajo con CPTM, SECTUR y SCT. Recursos para promoción 600,000 dólares. Arranque de la promoción de la ruta en agosto de 2014. Incremento del 30% de arribos a la ruta en 2014.

Fuente: Elaboración propia

A través de los hallazgos previos se puede constatar la relación directa entre la percepción de seguridad y la confianza para la continua afluencia turística a Puerto Vallarta. Primero, la confianza en este puerto se consolidó en la responsabilidad compartida por el turismo, entre el sector privado y el sector público federal. Es decir, en las inversiones destinadas a las obras de construcción y reforzamiento portuario a puertos nacionales. Lo cual elevó la valoración hacia el destino por parte de las líneas cruceristas. La evaluación realizada a Puerto Vallarta tuvo buenos resultados para el puerto, aunque fue necesario realizar acciones en la ciudad para cambiar la percepción de inseguridad.

Segundo, la confianza fue una condición primaria para la decisión de viaje también, un valor percibido entre el sector privado, público, social y turístico local derivado del retorno del puerto de Mazatlán a la ruta. Este hecho generó certidumbre entre los sectores, puesto que, fue una señal de recuperación del

segmento crucerista que fortaleció el convenio colectivo en Puerto Vallarta por esta tipología del turismo.

Tercero, el reto más importante para Puerto Vallarta fue recobrar la confianza inmediata del sector privado después del suceso delictivo que afectó a los visitantes de Carnival. Esto se logró a través de la mediación de Michelle Paige, Carnival, autoridades de seguridad del sector público de los tres órdenes de gobierno, SECTURJAL, Dirección regional de turismo, API Vallarta y el consulado de Estados Unidos. La confianza se reforzó con el compromiso establecido de mejorar las medidas de seguridad para los turistas en colaboración con los propietarios y prestadores de servicios turísticos.

La confianza como apreciación de estabilidad o valor intercesor de la acción recíproca entre el sector público, privado y social en Puerto Vallarta, contribuyó al logro de las pernoctas desde el año 2011, la concurrencia continua del turismo, el regreso de Carnival y Princess en abril de 2013 y la programación de visitas por 6 empresas<sup>20</sup> durante 2014-2016. En consecuencia, este atributo compartido incentivó la derrama económica al puerto-ciudad por el consumo triple que realiza el crucero: tripulación, cruceristas y los insumos que el propio buque turístico requiere para su operación.

La confianza también suscitó la organización entre los actores turísticos y locales en Puerto Vallarta. En ese sentido, la organización en sí misma se puede comprender desde dos perspectivas. La primera como una norma de ordenamiento colectivo. La segunda como una entidad asociativa, dicho de otro

---

<sup>20</sup> Royal Caribbean, Princess, Vikingstar, Windstar, P&O y Costa Cruises

modo, la disposición organizativa de los actores locales configuró el comité local de cruceros.

Las premisas que modelaron las sesiones del comité en Puerto Vallarta fueron: el tratamiento de la seguridad como una responsabilidad colectiva con la colaboración pública se configuró la agenda local de seguridad misma que contribuyó a garantizar la estabilidad en la zona turística. Las estrategias de diferenciación más allá del tequila y el mariachi. Es decir, buscaron la creación de mejores condiciones del destino para lograr su competitividad y por ende la promoción del mismo.

El comité local de cruceros fue el primer escenario de la participación de los actores en Puerto Vallarta. Con la intervención del comité se generó el programa de incentivo para las navieras. El segundo cobró forma en los eventos organizados por el sector de cruceros (Seatrade y Cruise Shipping), los cuales, sirvieron para gestionar la reprogramación de itinerarios y la promoción del destino ante el sector privado. El tercero fue el foro de diagnóstico del turismo de cruceros que convocó la SECTUR federal en el julio de 2013 celebrado en Cozumel. A través de las mesas de trabajo se dieron dos sucesos sustanciales: el conocimiento real del estado de la industria crucerista en territorio nacional y la presentación oficial del comité de la Ruta Pacífico.

Si bien, al inicio de esta investigación se planteó el estudio de tres categorías (confianza, organización y participación) durante el examen de la información recopilada emergió también la coordinación. Se consideró oportuna la inclusión de esta cuarta serie a razón de su doble funcionalidad. Primero, estructuró la evolución organizativa y participativa del comité local de cruceros en Puerto

Vallarta. Segundo, conjuntó a los estados de Sinaloa, Baja California sur y Jalisco en un comité.

En una unidad como el comité local de cruceros de Puerto Vallarta, la coordinación fue fundamental para inscribir las propuestas hacia objetivos colectivos. Es decir, impulsó una vía de comunicación efectiva durante los encuentros para conducir acciones hacia la concurrencia turística. La diversidad endémica de las instancias participantes fue una virtud creadora de capital social en Puerto Vallarta. Los lazos formales e informales constructores de capital social originaron el sentido de pertenecer a una comunidad portuaria.

En efecto, la coordinación local de Vallarta se fortaleció a través de las instancias públicas y sociales que priorizaron el interés general sobre el individual. Todas se enfilaron a establecer planes de negocios, la aportación de 500,000 pesos para la implementación de la campaña de promoción “Back 2 Puerto Vallarta”, la aplicación de la agenda de seguridad para obtener la certificación internacional y una red interna de comunicación entre el puerto, los prestadores de servicios turísticos y el sector social.

En ese sentido, el contexto laboral propició también, las relaciones informales del capital social. La preocupación mutua de las entidades federativas de la ruta Pacífico por recuperar los arribos de cruceros a sus puertos, accionó la coordinación espontánea entre los líderes estatales. El deber por el turismo de cruceros de la clase política se exteriorizó mediante el comité de la Ruta Pacífico. La movilización del capital social de este comité se concentró en tres reuniones. Los objetivos puntuales de la ruta fueron: gestionar los itinerarios para sus

puertos, homologar el plan de seguridad, delinear la especialización de los destinos, la intervención de gobierno federal y la membresía platino de la FCCA.

En consonancia, la agrupación concomitante de la Ruta Pacífico logró destacar por un lado, la competitividad de la ruta ante las empresas navieras; por otro, la percepción de estabilidad contextual hacia el sector privado y gobiernos extranjeros<sup>21</sup>, implementar la agenda de trabajo con el CPTM, SECTUR y SCT; los recursos de 600,000 dólares para la promoción conjunta y el incremento del 30% de arribos a la ruta en 2014.

---

<sup>21</sup> De Estados Unidos y Canadá quienes emiten alertas de viajes a sus conciudadanos



## **CONCLUSIONES**

### **Introducción**

Los objetivos ejes de esta investigación fueron comprobar en los destinos Cabo San Lucas y Puerto Vallarta si los elementos del capital social como la confianza, organización y participación, intervinieron de manera inmediata para evitar la cancelación total en el arribo de los cruceros turísticos, contrario a la crisis que se presentó en Mazatlán durante el periodo 2010-2014.

Específicamente, verificar la confianza que se generó entre el sector privado (cruceros turísticos), sector público y social (actores locales, gobierno estatal y municipal) en ambos puertos; mostrar la relación entre la organización y participación de los actores tanto de Cabo San Lucas como Puerto Vallarta. Por último, confirmar la movilización inmediata de los elementos del capital social que evitaron la cancelación total de los cruceros turísticos a los dos puertos mencionados.

### **Del supuesto hipotético**

Esta investigación partió de la premisa que ante la crisis de los cruceros turísticos que tuvo Mazatlán durante el periodo 2010-2014 los elementos del capital social - confianza, participación y organización- del sector privado (cruceros turísticos), sector público y social (actores locales y gobierno estatal y/o municipal) de Puerto Vallarta y Cabo San Lucas se movilaron de manera inmediata para evitar la cancelación total de los arribos de los cruceros turísticos. Dado que el turismo de cruceros es un sector transversal donde confluyen diversos actores e instituciones, se consideró pertinente seguir un encuadre sociológico de esta problemática a

través del capital social, en vista de que la permanente afluencia turística se atribuyó a la capacidad relacional de los diversos agentes de los sectores involucrados en ambos puertos.

A lo largo del capítulo 2 y 3 se expuso evidencia respecto a las tres categorías iniciales para fundamentar la asertividad del juicio planteado. Aunque, cabe agregar dos cuestiones importantes que complementan la declaración del párrafo previo. Primero, durante el análisis de los hallazgos de Cabo San Lucas y Puerto Vallarta surgió una cuarta categoría denominada coordinación. Esta fungió como articuladora del comité local de cruceros y de la Ruta Pacífico. Segundo, se encontró que la intervención del capital social por parte del sector público, no sólo fue de agentes municipales y estatales; sino también, del orden federal como: SECTUR, CPTM, SCT, PF, SEDENA y SEMAR. Con respecto a la seguridad, Cabo San Lucas se amparó en la certificación de la OEA. En Puerto Vallarta participaron los consulados de Estados Unidos y Canadá.

En contraste con lo anterior, Michelle Paige (Presidenta de la FCCA) aclaró:

“Recuerde, llevamos a los invitados a donde quieren ir. En consecuencia, **no fue lo que hicieron los sectores público / privado en Cabo San Lucas y Puerto Vallarta para evitar la cancelación total**. Los huéspedes continuaron expresando sus deseos de visitar estos dos puertos y las líneas de cruceros pudieron modificar levemente su itinerario original, al eliminar sólo a Mazatlán de acuerdo con la duración de sus cruceros y las necesidades operativas” (M. Paige, comunicación personal, 17 de junio de 2020).

En la pronunciación previa de la representante del sector privado (Michel Paige) está ausente el reconocimiento de la participación del sector público mexicano en la resolución de la problemática crucerista. Esto sugiere profundizar sobre el rol que desempeñan, tanto el sector público, como los destinos turísticos en el complejo funcionamiento de la industria de cruceros, puesto que, se

contraponen a los intereses o estrategias del Acuerdo Nacional por el Turismo (como se verá en las pp. 181-182).

### **De los objetivos**

Si bien, esta investigación coincide con la afirmación “llevamos al turista a donde quiere ir” (M. Paige, comunicación personal, 17 de junio de 2020). Se objeta que, la continuidad de navíos a Cabo San Lucas y Puerto Vallarta incluyó otros factores importantes. La decisión de viaje se determinó por la percepción de confianza. Primero desde exterior del país, ya que, los gobiernos de Estados Unidos y Canadá emitieron alertas de viaje para salvaguardar la integridad de sus ciudadanos en la intención de viajar a México derivado de la inseguridad en territorio nacional. Segundo, hacia las empresas navieras pues al ser el contacto directo con el turista, este sector difundió entre su clientela las recomendaciones para realizar o no los recorridos por crucero y hacia cuál destino ir. En suma, la confianza otorgó valoración a Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, se buscó para ser advertida fue la virtud propagada en la acción recíproca de la colectividad.

La confianza agregó valía a Cabo San Lucas y Puerto Vallarta ante el sector privado donde se infiere que la transferencia del tema de seguridad a la confianza de cada destino fue determinante para la concurrencia del turismo a estos dos puertos. La confianza fue la conmoción que congregó al sector privado, público y social en Cabo San Lucas y Puerto Vallarta fue una virtud incrustada en la forma de obrar para buscar soluciones, estuvo en la esperanza sobre el éxito en las estrategias implementadas para lograr los recursos constantes con beneficios colectivos. Una cualidad que promovió la credulidad y espontaneidad que condujo

la interdependencia entre sus agentes. Sustentó el dar crédito a una u otra institución del sector público, social y privado para realizar internamente las acciones de acuerdo a su ámbito, finalmente la confianza fomentó el compañerismo y trabajo en equipo.

Indudablemente, la confianza por sí sola no sustentó el turismo en los puertos se apoyó en la intervención de las normas de organización, participación y coordinación. Normas de observancia formal e informal con las que los actores condujeron su actuar para no ser señalados, sancionados o excluidos de su entorno laboral. Estas normas fueron patrones de correlación que surgieron por el contrato moral, obligación, o de manera instintiva e irreflexiva.

El principal punto de convergencia o consenso que motivó los procesos de intercambio social entre los actores surgió al presenciar el retiro latente de los cruceros turísticos tanto en Cabo San Lucas como en Puerto Vallarta. Al quedar claro o en evidencia la necesidad de mantener los arribos para todo el colectivo involucrado, la organización y participación en Cabo San Lucas y Puerto Vallarta se fortaleció.

La participación requirió la incorporación de espacios para actuar. La organización formal a través de los comités local de cruceros y eventos externos, se constituyeron como escenarios del progreso de la participación. Ésta a su vez, se vinculó a la acepción de voluntad, en tanto se desarrolló durante las situaciones en que los miembros de los comités de cruceros se sintieron capaces de intervenir en los ámbitos de interacción y en las iniciativas concertadas colectivamente.

Cabe señalar, esas dinámicas de carácter relacional que surgieron de los sujetos comprenden una dimensión intelectual y otra emocional. Por un lado, la

colaboración en la resolución de problemas desde los comités de cruceros, se conectaron a sentimientos de competencia o confianza interpersonal. Por otro, la falta del recurso promovió la acción y el interés para materializar las estrategias de organización y participación a través de la coordinación, es decir, la concordancia en adscribirse a líneas de acción.

Tanto la organización, como la participación de los actores en Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, estuvieron relacionadas por el compromiso de pertenecer al comité de cruceros. Donde se procuró la creación de mejores condiciones que permitieron el beneficio recíproco generalizado. Por último, las presumibles dificultades organizativas y participativas derivadas de problemas en la comunicación al interior de las agrupaciones, se adjudican a la naturaleza e intereses particulares de las diferentes dependencias que se resolvieron con la coordinación.

La coordinación contuvo en sí misma un atributo bidimensional dentro de las asociaciones como el comité local de cruceros de Cabo San Lucas y Puerto Vallarta y el comité de la Ruta Pacífico, la coordinación contribuyó a la transferencia de la información y posteriormente para la retención de los cruceros dentro del sistema turístico. Sin embargo, ambas instancias difieren en su constitución o tipo de autoridad. El primero fue de estructura vertical con facultad jerárquica. El segundo de naturaleza yacente donde la coordinación se rigió por los vínculos informales.

Por otra parte, el análisis empírico de las categorías centrales (confianza, organización, participación y coordinación) de esta investigación, sugiere confirmar que la reacción inmediata de los actores motivó la movilización del capital social

existente entre el sector privado, público y social para evitar la cancelación total de los cruceros turísticos a Cabo San Lucas y Puerto Vallarta. En ese orden de ideas, la dirección de turismo municipal de Cabo San Lucas afirmó lo siguiente:

“Respecto a Mazatlán, obviamente en Los cabos supimos que Mazatlán dejaba de tener arribos por completo, y pues era una gran preocupación para los cabos. Nos preguntábamos, oye, nos puede pasar exactamente lo mismo. Entonces, lo que pasó en ese puerto motivó a plantear qué podíamos hacer nosotros en ese momento para no llegar a esa situación” (A. Cota, comunicación personal, 25 de agosto de 2020).

La confianza implícita en la declaración previa reconoció la competencia organizacional de los actores locales para participar a través de acciones coordinadas. Ante la alerta respecto a Mazatlán y derivado de las declaraciones de la directora de turismo local (capítulo 3), dos acciones relevantes para Cabo San Lucas durante la crisis naviera fueron: la implementación de la intensa campaña de promoción por FITURCA en Estados Unidos y Canadá, con la que los turistas potenciales y reales lograron disociar a este puerto del entorno generalizado de inseguridad en el país, “hoy por hoy, cuando los turistas quieren viajar a Cabo no dicen voy a visitar México, sino, voy a Cabo” (A. Cota, comunicación personal, 25 de agosto de 2020). También, los dirigentes de la seguridad de los tres órdenes de gobierno en coordinación con API Cabo San Lucas y SECTUR estatal consiguieron la certificación internacional de la OEA en materia de seguridad.

En cambio, en Puerto Vallarta, el capital social emergió rápidamente luego del acto delictivo que sufrieron los clientes de la empresa Carnival en febrero de 2012. Ante la amenaza latente de perder los arribos de la empresa, los actores locales como SECTURJAL, API Vallarta, dirigentes de la seguridad local, estatal y federal,

el consulado de Estados Unidos, la misma Michelle Paige junto, con los afectados intervinieron para dar solución.

Primeramente, la confianza como valor afín garantizó el convenio de palabra con el que los actores locales se comprometieron para minimizar los riesgos de traslado de los turistas. Después, las normas de organización, participación y coordinación modelaron el proceso interactivo con el cual se determinó el plan general para garantizar la seguridad en todos los puntos turísticos.

### **El continuo arribo de cruceros a Cabo San Lucas**

Finalmente, las acciones que se detallaron<sup>22</sup> derivadas de las categorías confianza, organización, participación y coordinación; mediante las cuales interactuaron el sector privado, el comité local de cruceros y el comité de la Ruta Pacífico, contribuyeron a la permanente afluencia turística, tanto a Cabo San Lucas como a Puerto Vallarta. El siguiente recuadro contiene los arribos por año y promedio semanal que llegaron a Cabo San Lucas durante el periodo de análisis 2010-2014:

**Tabla15. Arribo de cruceros a Cabo San Lucas**

	año	2010	2011	2012	2013	2014
Cabo San Lucas	Arribos	297	259	160	95	124
	Promedio semanal	5.71	4.97	3.07	1.82	2.38

Fuente: Elaboración propia con información del compendio estadístico de DATATUR (2017)

En el inicio de la crisis naviera de la ruta pacífico el comportamiento de la industria crucerista en Cabo San Lucas parecía transcurrir en ascendencia, luego de una mínima recuperación del 3% respecto al 2009, año en el cual, se recibieron 288 buques. En el periodo 2010 llegaron 297 cruceros con un promedio semanal

<sup>22</sup> Véase tabla 13 y 14.

de 5.7 arribos. Aunque, para la etapa del 2011 la actividad mostró un decremento del 12.7% contrario al año anterior por captar 259 llegadas.

Conforme transcurrió el tiempo la situación empeoraba para Cabo San Lucas. En el año 2012 la tendencia concluyó con 160 buques, es decir, 38.2% menos que el 2011 y con 3.07 visitas semanalmente. El año 2013 fue el punto de inflexión para Cabo San Lucas, la línea llegó hasta los 95 o 1.82 arribos por semana. Es decir, el 40.6% menos que el año 2012. Para el año 2014 el escenario comenzó a mejorar, ya que el puerto recibió 124 arribos, el 23.4% más de llegadas que el año 2013.

### **El flujo permanente de cruceros a Puerto Vallarta**

Las próximas casillas con la información de año, número de llegadas y promedio semanal corresponden a Puerto Vallarta (tabla 16):

**Tabla 16. Arribo de cruceros a Puerto Vallarta**

	año	2010	2011	2012	2013	2014
Puerto Vallarta	Arribos	216	187	139	81	110
	Promedio semanal	4.14	3.58	2.66	1.55	2.1

Fuente: Elaboración propia con información del compendio estadístico de DATATUR (2017).

El año 2010 propuso buenas expectativas en el sector de cruceros para Puerto Vallarta con 216 arribos. El tenue incremento de 31 embarcaciones o el 14% parecía resarcir la frecuencia negativa durante 2009, dado que, en ese año el puerto captó 185 cruceros. Para 2011 empezó la inclinación cuesta abajo con 187 navíos.

En 2012, la propensión seguía a la baja con 139 llegadas o 24.9% menos que el año anterior. La fase del 2013 representa el peor escenario para Puerto Vallarta al captar sólo 81 cruceros turísticos, es decir, el 41.8% inferior a 2012 y con 1.5



arribos por semana. El 2014 prometió el inicio de la recuperación del sector al aumentar 29 llegadas o el 23.3% junto al promedio semanal de 2.1 cruceros.

### **Proceso del capital social en los puertos de la Ruta Pacífico: Cabo San Lucas y Puerto Vallarta**

Es importante señalar el presumible proceso que llevó a la continuidad de arribos de cruceros a los dos puertos. 1) Percepción de seguridad (confianza), 2) La rentabilidad en los destinos para el sector privado, 3) La decisión de viaje del turista, 4) La sistematización periódica de los itinerarios; por ende, 5) La llegada de cruceros a Cabo San Lucas y Puerto Vallarta.

Indudablemente, las etapas uno y cinco fueron las más relevantes puesto que en la primera inició la sinergia entre el sector privado, público y social de cada puerto, la última materializó el esfuerzo emprendido con ello la derrama económica triple y empleos directos e indirectos en los puertos.

Durante la primer etapa dado el dinamismo de los grupos de actores de cada destino turístico, las normas de organización, participación y coordinación estuvieron en constante movilización y retroalimentación. La nula mejoría del sector tanto en Cabo San Lucas como en Puerto Vallarta durante 2010, 2011, 2012 y hasta junio de 2013, se atribuye a la inexistente programación de recorridos condicionada por la apreciación de estabilidad en los puertos.

Los años 2013 y 2014 fueron clave en el desarrollo de los cruceros para Cabo San Lucas y Puerto Vallarta. En 2013 regresó la empresa Carnival a los dos puertos, este suceso fue muy importante porque la empresa tiene una participación del 25% de arribos en la ruta. Además, se dio la conformación del comité de la Ruta Pacífico en el mes de julio en el cual la constante movilidad de

actores estuvo mediada por la coordinación. El sector privado puso en lista de itinerarios a Mazatlán en noviembre y para diciembre se realizó la primera reunión del comité de la Ruta Pacífico.

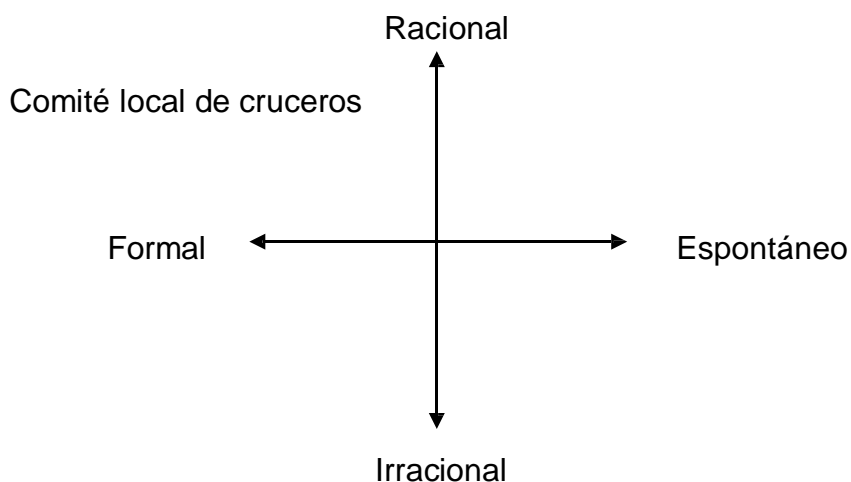
En febrero de 2014 se llevó a cabo el segundo encuentro del comité de ruta en Cabo San Lucas. En marzo, el mismo comité adquirió la membresía platino de la FCCA. Por ende, la promoción de la ruta inició en agosto. La última sesión del comité de la ruta se celebró en el mes de septiembre en Mazatlán. Lo anterior significó que además del stock relacional, tiempo y esfuerzo; fue necesario también la inversión de recursos financieros para estrechar lazos con el sector privado. A fin de cuentas, la movilización de los cruceros como recursos privados depende directamente de este sector.

Aunque el panorama del sector de cruceros durante el periodo de análisis de esta investigación no fue muy alentador para Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, la continua llegada de navíos fue antagónica a Mazatlán. Ciertamente, los resultados de esta investigación confirman el talento relacional, con el cual, los actores del comité local de cruceros y el comité de la Ruta Pacífico defendieron a ambos puertos en medio de la crisis naviera.

### **Fuente del capital social del Comité Local de Cruceros**

Simultáneamente, el alcance de esta investigación permitió esclarecer que el capital social en Cabo San Lucas y Puerto Vallarta fue orientado hacia el orden. El valor (confianza) y normas (organización, participación y coordinación) surgieron como fuentes de solidaridad para retener los cruceros turísticos. El siguiente gráfico representa la taxonomía de las normas por las cuales se modera el mundo

social. En ese sentido, el esquema reproduce las fuentes del capital social de Cabo San Lucas y Puerto Vallarta. Para el caso del comité local de cruceros, éste se ubicó en el cuadrante superior izquierdo.



Fuente: Elaboración propia con base en Fukuyama (1999b).

En ese tenor, el capital social incrustado en las relaciones que se orquestaron en los comités de cruceros emergió desde una fuente formal-racional. Es decir, formal puesto que, este instrumento se creó a partir del Acuerdo por el que se estableció la Política Pública de Cruceros que promovieron la SCT y SECTUR.

Así mismo, los lazos formales del sector privado se explican por la adhesión de la FCCA al Acuerdo Nacional por el Turismo, cuyo interés radica en potenciar la actividad turística en México. Este tiene por objeto articular las acciones de los distintos actores vinculados con el sector turístico a través de sus diez ejes fundamentales, para el caso de la FCCA se refiera a las estrategias relacionadas con el turismo de cruceros. El acuerdo se firmó el 28 de febrero del 2011. Pero la FCCA se unió de conformidad el 25 de marzo del 2012 (SECTUR, 2011).

Por su parte, los comités de cruceros en Cabo San Lucas y Puerto Vallarta se integraron como un mecanismo para fortalecer la relación de la operación portuaria de cruceros con las comunidades. La instancia está autorizada para:

“Emitir recomendaciones a la Comisión Intersecretarial y a la API; así como, a las autoridades locales sobre: capacidades de carga, mecánica operativa en el puerto, de **coordinación** entre autoridades federales y locales en materia sanitaria, aduanera, migratoria, inspección, vigilancia, recibimiento de turistas. También, **coordinar** y definir las zonas de esparcimiento, atractivos culturales o compras que consideren **las condiciones de seguridad de los usuarios e instalaciones, desarrollar la identidad de cada destino e incrementar la satisfacción de los turistas**” (SCT & SECTUR, 2004, p. 41).

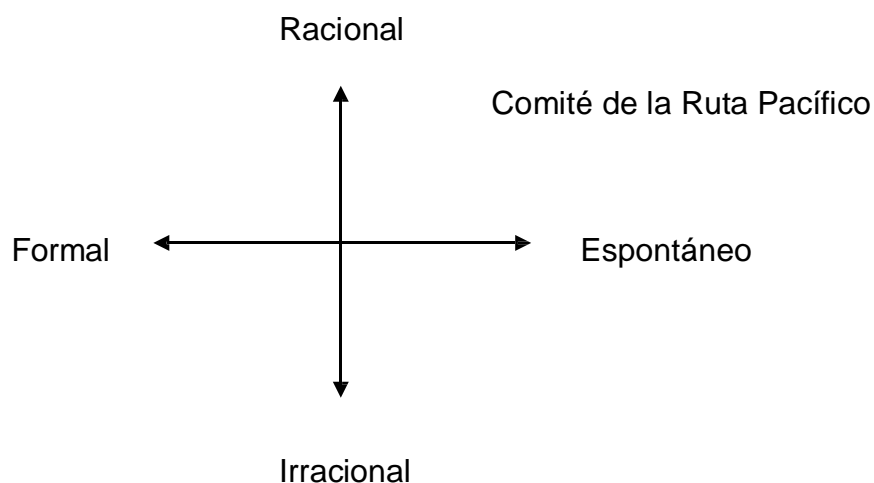
La fuente racional de los comités de cruceros de Cabo San Lucas y Puerto Vallarta se puede argumentar dado el contexto adverso que vivía el turismo de cruceros en Mazatlán. Es decir, sus integrantes pasaron por un proceso reflexivo que les permitió dilucidar que la disminución o cancelación total de arribos a los puertos traería como consecuencia pérdidas tanto económicas, para el sector público, privado y de empleo al sector social. Por ende, la racionalidad provino precisamente del proceso intelectual a través del cual se ordenaron y compararon lúcidamente las acciones implementadas que los llevaron a la movilización colectiva de valores o normas del capital social.

Además, los hallazgos fortalecen la racionalidad intrínseca del comité de cruceros de Cabo San Lucas y Puerto Vallarta dado que los actores integrantes estuvieron conscientes durante todo el proceso de la crisis que el intercambio de tiempo y esfuerzo concertado era más efectivo para lograr retener el continuo arribo de cruceros a cada puerto que si los funcionarios o dependencias involucrados hubieran actuado de manera aislada.

Igualmente, la acción recíproca entre los integrantes del comité local de cruceros, tanto de Cabo San Lucas como de Puerto Vallarta, se rigió mediante los preceptos formales previamente consensuados que estuvieron vinculados a normas de fomento a la coordinación entre la dependencia estatal de turismo, dependencias federales involucradas en la operación portuaria, municipio, cámaras locales, asociaciones empresariales, API, operadores y prestadores de servicios turísticos, transporte local, agentes portuarios y representantes de líneas navieras. O, a valores como el compromiso inherente a sus funciones.

### **Fuente del capital social del Comité de la Ruta Pacífico**

Contrario a la formalidad del comité local de cruceros de Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, el comité de la Ruta Pacífico se constituyó desde una fuente informal. Pero también racional. Por ello, este comité se ubicó en el cuadrante superior derecho.



Fuente: Elaboración propia con base en Fukuyama (1999b).

La informalidad de este frente común radicó en su origen espontáneo o natural, a razón de que fue una iniciativa propia del gobierno del estado de Sinaloa y Jalisco. Conviene subrayar, aunque estos dos gobiernos correspondieron al sector

público estatal no significa que la constitución del comité haya sido formal. La conformación de esa asociación surgió desde las normas informales que compartieron los agentes estatales para resolver problemas en común. Y no de la documentación de normas, reglamentos o leyes.

Coincidentemente con el factor racional del comité local de cruceros, se puede entrever, para el caso del comité de la Ruta Pacífico, la caída total del trayecto crucerista a Mazatlán durante 2011 y 2012 concertó la disposición vinculante entre sus dirigentes. En otras palabras, la vulnerabilidad por la que atravesó esta ruta promovió deliberadamente la observación de estrategias coordinadas en materia turística. El frente colectivo planteó objetivamente dos propósitos: lograr el retorno del puerto sinaloense a la programación de itinerarios de los cruceros, y unificar a los tres destinos (Cabo San Lucas, Mazatlán y Puerto Vallarta) como un sólo producto ante el sector privado.

En ese tenor, los vínculos formales del comité de la Ruta Pacífico gestionados por un orden horizontal promovieron atribuciones a sus elementos adjuntos, es decir, otorgaron autoridad a través de conexiones informales. En estas interacciones, la coordinación se originó desde la base en lugar de ser impuesta verticalmente. Además, se orientó por normas y valores recíprocos que permitieron a los individuos trabajar en conjunto para alcanzar objetivos colectivos. Este tipo de estructuras se distinguen por el capital social.

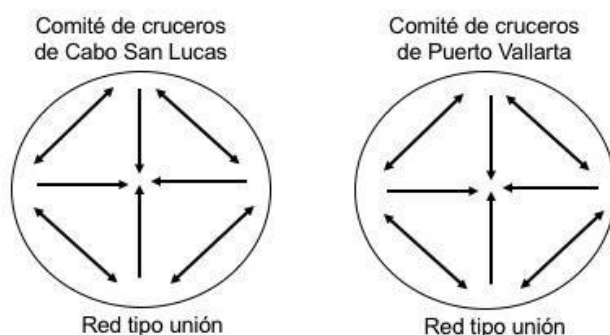
Ciertamente, esta agrupación intermedia que surgió en el complejo de las sociedades contemporáneas es a lo que Durkheim refiere en la división social del trabajo como “solidaridad orgánica”, puesto que se basa en valores o normas afines. O como “solidaridad espontánea” porque difiere de las comunidades

familiares o a las establecidas deliberadamente por los gobiernos de acuerdo con Fukuyama.

### Tipología de redes del Capital Social

La intervención dinámica del capital social en Cabo San Lucas y Puerto Vallarta gestó diferentes formas de interacción colectiva. Por ello, las siguientes figuras distinguen las redes de unión, puente y enlace surgidas entre los diferentes grupos de actores que conjugaron voluntades para mantener continuamente los cruceros en ambos puertos.

Figura 1. Red tipo unión



Fuente: Elaboración propia con adaptación de la figura 2 en base a Rodríguez y Vanneste (2019)

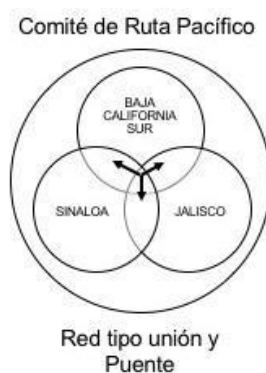
La figura no. 1 esclarece que en el interior del comité local de cruceros de Cabo San Lucas y Puerto Vallarta, se configuraron relaciones de tipo **unión** (*Bonding*) o vinculante que permitieron incrementar el capital social. Esta tipología relacional se distinguió por las premisas de vinculación y exclusividad en el tratamiento de un determinado tema o propósito, en esta perspectiva, fue la perpetuidad del turismo de cruceros entre la dependencia estatal de turismo, dependencias federales en materia portuaria, oficinas municipales, cámaras y asociaciones empresariales,

API, operadores turísticos, prestadores de servicios turísticos, transporte local, agentes portuarios y agentes consignatarios de líneas navieras.

Pero si bien, los comité de cruceros fueron de naturaleza heterogénea es aún más destacable la capacidad de fusión y construcción de capital social. Precisamente, ésta distinción de dinámica asociativa esclareció el primer nivel interno o la primera etapa de actuación en la localidad (en Cabo San Lucas o Puerto Vallarta). Por lo tanto, la conjugación del capital social en cada uno de los comité de cruceros promovió la reciprocidad específica, es decir, activó la expectativa de acción entre pares y movilizó la solidaridad.

Para el caso del comité de la Ruta Pacífico, las relaciones que se mediaron fueron de carácter horizontal o de **punto** (*Bridging*) y de **unión** (*Bonding*), como lo muestra la figura 2. El primer patrón de interrelación se orientó por dirigir sus esfuerzos en consolidar capital social fuera de su división política de cada entidad federativa participante (Baja California Sur, Sinaloa y Jalisco).

**Figura 2. Red de unión y puente**



Fuente: Elaboración propia con adaptación de la figura 2 de Rodríguez y Vanneste (2019)

El modelo interactivo plano del comité de la Ruta Pacífico tuvo la habilidad de conectar a los líderes de gobierno y secretarios de turismo estatal, así como



también, generar, compartir y difundir la información relevante con sus comitivas respectivas durante las tres sesiones. La segunda forma de relación en este grupo de carácter más homogéneo fue promovida por la necesidad de fortalecer a la Ruta Pacífico y el retorno de Mazatlán en los itinerarios. Además se destacó por la confianza generalizada y el accionar voluntario.

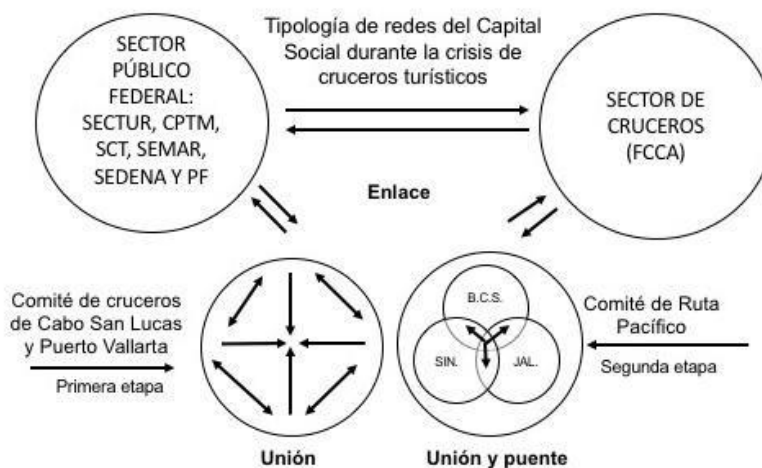
Se ha hecho hincapié en dos agrupaciones relevantes (comité de cruceros y comité de ruta) durante la crisis de cruceros en la Ruta Pacífico, por ello es pertinente subrayar que ambos estuvieron intercomunicados con Secretarías de Estado de jurisdicción nacional y con el sector privado representado por la FCCA con presencia internacional tanto operativa como administrativa. En ese sentido, el arquetipo de relaciones entre los comités (de cruceros o de ruta) y SECTUR, CPTM, SCT, SEMAR, SEDENA Y PF fue de **enlace** (*Linking*) o de naturaleza vertical, dado que las instancias federales se colocaron en el primer nivel de la estructura organizacional.

Por consiguiente, el eslabonamiento surgió entre las diversas dependencias municipales, estatales y federales o entre sus dirigentes claves que actuaron como intermediarios para establecer la comunicación respecto a temas centrales como promoción, diversificación, competitividad y seguridad o para la gestión de recursos financieros en el ámbito público.

En base a lo anterior, la siguiente figura (no. 3) integra de manera más amplia las redes que se movilizaron en la Ruta Pacífico durante la crisis de cruceros en el periodo 2010-2014. En ese sentido, la conexión de **enlace** entre los comité de cruceros y de Ruta Pacífico con el sector productivo, se dio en el sentido de ser

dos agrupaciones distintas en su constitución y no con la intención de demarcar jerarquías.

**Figura 3. Tipología de redes**



Fuente: Elaboración propia con adaptación de la figura 2 de Rodríguez y Vanneste (2019)

En el mismo orden de ideas, tal acercamiento sirvió para atender asuntos de emergencia en cancelación de arribos, seguridad, participar en los eventos especiales de la industria crucerista, conseguir sesiones privadas, obtener asesoría y ser miembros platino de la FCCA. Igualmente, el **enlace** entre las instancias de orden federal y el sector de cruceros consistió en la representación y mediación, principalmente en el tratamiento de la seguridad, inversión en infraestructura portuaria y materia turística de los destinos de la ruta pacífico (promoción y competitividad).

### **Reflexiones y consideraciones finales**

El alcance holístico de esta investigación se constata mediante los tres planos de análisis comprendidos a través de la teoría del capital social, desde el enfoque del orden. Como primer nivel macro de la estructura social, se consideró la compleja universalidad de la industria privada de cruceros al igual que los valores y normas

formales e informales del capital social que compartieron con el ámbito público, en la perspectiva de desarrollar, fomentar y fortalecer el turismo de cruceros en México.

Un grado intermedio de observación correspondió a la operatividad de la fracción pública de los tres niveles de gobierno (federal, estatal y municipal), sector social y agentes de las comunidades anfitrionas responsables de establecer políticas y programas para coadyuvar al crecimiento organizado de la actividad turística, específicamente el segmento crucerista en las regiones portuarias.

El espacio micro se interpretó por la mediación relacional (capital social) de dirigentes gubernamentales o líderes del ramo turístico que fueron capaces de crear información, tomar decisiones oportunas, gestionar recursos públicos ante dependencias federales y mantener contacto cercano con los empresarios navieros.

Por otro lado, el examen de las categorías confianza, organización participación y coordinación, tanto en Cabo San Lucas como en Puerto Vallarta se consideró de acuerdo a los objetivos de la investigación para reducir su complejidad en términos de tiempo y por la limitación de recursos. La selección de las mismas derivó de la revisión teórica que durante una primera aproximación al campo empírico resultaron las más relevantes.

El desarrollo de las categorías (confianza, organización participación y coordinación) de esta investigación se distinguió tanto en el comité local de cruceros de Cabo San Lucas y Puerto Vallarta. La coordinación sólo en el comité de la Ruta Pacífico. Ambos comités concentraron las interacciones del sector público y social durante la crisis naviera. Como se ha visto a lo largo de los

capítulos 2 y 3 los primeros vínculos del comité de cruceros durante 2010, 2011 y 2012 se dirigieron al contexto propiamente cercano. A partir del año 2013 la dinámica relacional se centralizó en la defensa de la ruta mediante el comité de Ruta Pacífico.

La inclusión de la categoría coordinación se sustentó en los preceptos formales que estipula el Acuerdo por el que se estableció la Política Pública de Cruceros. De la cual emergió el lineamiento promotor que dicta la conformación del comité local de cruceros en los puertos mexicanos. No así, el comité de la Ruta Pacífico.

La coincidencia de ambos comités durante los hallazgos, se atribuye precisamente a que Cabo San Lucas y Puerto Vallarta son destinos pertenecientes a la Ruta Mar de Cortés (Cabo San Lucas) y Ruta Riviera Mexicana (Puerto Vallarta) donde opera el sector de cruceros, en los cuales tiene aplicabilidad los lineamientos de la Política Pública de Cruceros. Aunado a que esos dos destinos tuvieron por un lado, impacto negativo durante la crisis de cruceros en Mazatlán pero también, un efecto positivo derivado de la permanente llegada de cruceros en contraste con el puerto sinaloense.

## REFERENCIAS

- Acerenza, M. (2006). *Conceptualización, origen y evolución del turismo*. México: Trillas. 116 pp.
- Acosta, J. (2017). Impacto económico del turismo de crucero: caso República Dominicana. *El Periplo Sustentable*. N° 33, julio-diciembre, pp. 35-55.
- Álvarez-Gayou, J. (2003). *Como hacer investigación cualitativa*. México: Paidós Educador.
- Anaya, J. & Palafox, A. (2015). Perfil del excursionista de cruceros que visita la Isla de Cozumel. *El periplo sustentable*. (28).
- API Baja California Sur (2020). API-BCS puertos <https://www.apibcs.com.mx/> Recuperado el 6 de octubre de 2020.

- API Cabo San Lucas (2019). Calendario de arribos programados. <https://www.gob.mx/fop/acciones-y-programas/api-cabo-san-lucas> <https://www.gob.mx/fop/acciones-y-programas/calendario-de-arribos-programados-api-cabo-san-lucas> Recuperado el 13 de agosto de 2019
- API Mazatlán (2019). Programas de arribos 2019. <https://www.puertomazatlan.com.mx> <https://www.puertomazatlan.com.mx/relevante/arribo-de-cruceros/> Recuperado el 13 de agosto de 2019
- API Puerto Vallarta (2019). Calendario Anual de Arribos 2019. <https://www.puertodevallarta.com.mx> <https://www.puertodevallarta.com.mx/calendario-de-arribos> Recuperado el 13 de agosto de 2019
- Arriagada, I. (2003). Capital social: potencialidades y limitaciones analíticas de un concepto. *Estudios sociológicos XX1*. 63. Pp. 558-584.
- ATLAS. Ti. (2014). Utilización del programa de análisis cualitativo Atlas. Ti para gestionar y analizar datos. <https://atlasti.com/2014/06/12/utilizacion-del-programa-de-analisis-cualitativo-atlas-ti-para-gestionar-y-analizar-datos/> recuperado el 20 de junio de 2019
- Ayala, H. (2011). Una mirada a 10 años de turismo en el Caribe Insular. *Revista de Investigación en Turismo y Desarrollo Local*, Vol. 4, No. 11, pp. 1-27.
- Baker, D. (2014). Exploring cruise passengers' demographics, experience and satisfaction with cruising the western caribbean. *International Journal of Tourism & Hospitality Reviews*. Vol. 1 (1), pp. 33-43.
- Baños, J. (2017). El declive del centro histórico en Puerto Vallarta, México. Una aproximación para la revitalización. *Contexto*. Vol. XI. N° 15. Pp. 69-81.
- Bayat, A. (s.f.). Defining Social Capital: a brief overview of the key aspects and debates. Pp. 1-9.
- Bojorquéz, J. & Ángeles, M. (2019). Turismo y polarización social en Los Cabos, México. El proyecto zona dorada. *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (2). Pp. 117-126.
- Bolívar G. y Flores, L. (2011). Discutir el campo del capital social desde un enfoque transdisciplinario. *Polis, Revista de la Universidad Bolivariana*. Volumen 10, Num. 20. Pp. 55-80.
- Bosneagu et ál., (2015). Management and Marketing Elements in Maritime Cruises Industry. European Cruise Market. *Joint international Conferences, 10th Edition European Integration-Realities and Perspectives & 5th Edition The Global Advancement of Universities and Colleges*. Pp. 345-353.
- Bourdieu, P. (2001). Las formas del capital. Capital económico, capital cultural y capital social. En: *Poder, Derecho y Clases Sociales*. España: Editorial Desclée de Brouwer, S.A., 2000. 2ª edición. Pp. 102-131.
- (2011). *Las estrategias de la reproducción social*. Argentina: Siglo Veintiuno Editores S.A.
- BREA (2015). Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economies. Volume II destination reports. <http://www.fcca.com/downloads/2015-cruise-analysis-volume-2.pdf> Recuperado el 5 de octubre de 2020.
- (2018). The Contribution of the International Cruise Industry to the Global

- Economy in 2017. <https://cruising.org/en/news-and-research/research/2017/december/the-global-economic-contribution-of-cruise-tourism-2017> Recuperado el 23 de diciembre de 2019.
- (2019). The Contribution of the International Cruise Industry to the Global Economy in 2018. <https://cruising.org/en/news-and-research/research/2019/december/the-contribution-of-the-international-cruise-industry-to-the-global-economy-in-2018> Recuperado el 25 de septiembre del 2020
- Brida et ál., (2010). Impactos económicos del turismo de cruceros. Un análisis del gasto de los pasajeros de cruceros que visitan el Caribe colombiano. *Estudios y Perspectivas del Turismo*, vol. 19, núm. 5, septiembre-octubre, pp. 607-634.
- (2012). Valoración del turismo de cruceros por parte de la comunidad local Cartagena de Indias. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona. Vol. XVI. Núm. 389, pp. 1-12.
- Budi, T. y Pariwisata, S. (2016). Cruise Ship: the Backbone of the future tourism industry in Indonesia. *Advances in Economics, Business and Management Research*, vol. 28, pp. 1-5.
- Cacciutto M. y Barbini, B. (2015). VII Simposio Internacional y XIII Jornadas Nacionales de Investigación. Acción en Turismo CONDET. Congreso Internacional del Turismo ANET. Facultad de Turismo UNCo Neuquén. *Núlan Portal de Promoción y Difusión Pública del Conocimiento Académico y Científico*.
- Chen, C. (2016). How can Taiwan create a niche in Asia's cruise tourism industry?. *Tourism Management*, 55, pp. 173-183.
- CLIA (2018). CLIA Global Passenger Report. <https://cruising.org/news-and-research/research/2019/may/2018-global-passenger-report> Recuperado el 18 de enero de 2020
- Coch, C. (2014). Effects of cruise ships tourism on the remote town of Ísafjörður, Iceland. *ResearchGate*. Pp. 1-2.
- Coleman, J. (1988). Social Capital in the creation of Human Capital. *The American Journal of Sociology*, University of Chicago Press, Vol. 94. Supplement: Organizations and Institutions: Sociological and Economic approaches to the analysis of social structure, pp. 95-120. URL: <http://www.jstor.org/stable/2780243>
- (1990). Social Capital. *Foundations of Social Theory*. Cambridge, Massachusetts, and London, England: The Belknap Press of Harvard University Press, pp. 209-321.
- Comité local de cruceros (2012a). Acta de Comité local de cruceros de Puerto Vallarta 5 de marzo de 2012. [https://www.puertodevallarta.com.mx/Documentos/comite/sesion\\_5\\_marzo\\_2012.pdf](https://www.puertodevallarta.com.mx/Documentos/comite/sesion_5_marzo_2012.pdf) Recuperado el 2 de marzo del 2019
- (2012b). Acta de Comité local de cruceros Puerto Vallarta 11 de mayo de 2012. [https://www.puertodevallarta.com.mx/Documentos/comite/minuta\\_11-05-2012.pdf](https://www.puertodevallarta.com.mx/Documentos/comite/minuta_11-05-2012.pdf) Recuperado el 2 de marzo de 2019
- Cosío, J. (2018). Turismo de Cruceros en Los Cabos, fundamental para el desarrollo. Agencia informativa Conacyt.

- <http://www.cienciamx.com/index.php/ciencia/economia/22342-turismo-crucero-los-cabos-desarrollo> recuperado el 20 de agosto del 2018
- Costa, T. y Galina, S. (2016). A relação virtuosa entre empreendedorismo e capital social: um estudo em empreendimentos de turismo em espaço em Portugal e no Brasil. *Tourism en Management Studies*. 12 (2). Pp. 57-69.
- Cruz, et ál., (2015). Intervención estatal, turismo y desarrollo local en el ejido Chacchoben, Quintana Roo, México. *Agricultura, Sociedad y Desarrollo*. Vol. 12, Nº 1. Texcoco. Enero-marzo 2015. Pp. 35-57.
- Cruz, et ál., (2017). Percepción ciudadana frente al entorno turístico de Los Cabos. *Rev. Anais Bras. De Est. Tur./ABET, Juiz de Fora*. Vol. 7, Nº 3. Pp. 51-60.
- Cruz, E. y Ruiz, E. (2015). Tendencias y estrategias en la industria del crucero: principales áreas del turismo de cruceros en el mundo. *Turydes Revista Turismo y desarrollo local*, Vol. 8, Nº 19, Pp. 1-27.
- Cunin, E. (2006). Escápate a un mundo fuera de este mundo: turismo, globalización y alteridad. Los cruceros por el Caribe en Cartagena de Indias Colombia. *Boletín de Antropología Universidad de Antioquía*, vol. 20, núm. 37, pp. 131-151.
- DATATUR (2017). Compendio Estadístico del Sector Turismo. <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Actividades%20En%20Crucero.aspx> Recuperado el 10 de octubre de 2018
- (2018a). Resultados de la Actividad Turística Enero 2018. <http://datatur.sectur.gob.mx/SITEPAGES/VERSIONESRAT.ASPX>. Recuperado el 29 de marzo de 2019
- (2018b). Arribo de cruceros y número de pasajeros 2018. <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Inicio.aspx> <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Actividades%20En%20Crucero.aspx> Recuperado el 15 de agosto de 2019
- (2018c). Compendio Estadístico del Sector Turismo. <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Actividades%20En%20Crucero.aspx> Recuperado el 2 de marzo de 2020
- (2019). Resultados de la Actividad Turística enero 2019. [https://www.datatur.sectur.gob.mx/RAT/RAT-2019-01\(ES\).pdf](https://www.datatur.sectur.gob.mx/RAT/RAT-2019-01(ES).pdf) Recuperado el 26 de septiembre del 2020.
- Delgado, A. y Martín, R. (2014). La economía del cambio climático en los destinos turísticos del Caribe. *Retos Turísticos*, Vol. 13, Nº 3, septiembre-diciembre, pp. 1-12.
- Diaz-Albertini, J. (2001). *Capital social, organizaciones de base y el Estado: recuperando los eslabones perdidos de la sociabilidad*. Ponencia preparada para la Conferencia Regional sobre Capital Social y reducción de la pobreza en América Latina y el Caribe, organizada por la CEPAL, Santiago de Chile, 24 a 26 de septiembre de 2001.
- Douglas et ál., (2018). The Demand and Economic, Environmental & Social Impacts of Australian Cruise Tourism. Australasian Transport Research Forum 2018 Proceedings. <http://www.atrf.info>
- Durkheim, E. (2005). *La división social del trabajo*. Colofón. México.
- Elche, et ál., (2015). Bonding capital, explotación de conocimiento e innovación incremental en los *clusters* de turismo cultural: las ciudades Patrimonio de



- la Humanidad en España. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*. Elsevier España, S.L.U. 21. Pp. 120-128.
- Escalera et ál., (2020). El turismo y su dinámica en la búsqueda de tierra y trabajos baratos: el caso de Los Cabos, Baja California Sur, México. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universitat de Barcelona. Vol. XXIV, N° 647. Pp. 1-28.
- Esteve et ál., (2016). Dinamismo del turismo de cruceros en el Mediterráneo Occidental. *XIX Congreso AECIT "Tiempos de cambio en el turismo"*. Adeje-Tenerife, 16-18 de noviembre, pp. 1-17.
- FCCA (2019). FCCA 2019 Cruise Industry Overview and Statistics. <https://issuu.com/fcca/docs/2019-cruise-industry-overview-and-s>  
Recuperado el 18 de enero de 2020
- (2020). Acerca de la Florida-Caribbean Cruise Association <http://www.fcca.com/about.html> Recuperado el 27 de agosto del 2020.
- Fernández, A. y Martín, Y. (2014). Concentración e impacto estacional del turismo de cruceros en Málaga. *Revista de Estudios Regionales*, núm. 101, septiembre-diciembre, pp. 43-70.
- Fernández, A. y Mayorga, M. (2018). Estacionalidad del turismo de cruceros en puertos españoles. Una aproximación multivariante. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. Vol. 16, N° 1, pp. 253-264.
- Flores et ál., (2016). Turismo rural comunitario. Gestión familiar y estrategias de consolidación en el Estado de Santa Catarina Brasil. *Estudios y Perspectivas en Turismo*. Vol. 25. Pp. 576-596.
- Flores, S. (2013). La seguridad como factor de competitividad en el turismo de cruceros. Un estudio comparativo entre Mazatlán y Puerto Vallarta del 2007-2012. *3er Congreso Internacional de Turismo y Economía*. Universidad Autónoma de Querétaro.
- FONATUR-BMO y API CSL (2006). Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP).
- Fukuyama, F. (1995). *Trust: The social virtues and the creation of prosperity*. New York: Free Press Paperback Edition.
- (1997). Social Capital. The Tanner Lectures on Human Values. *Brasenose College, Oxford*.
- (1999a). Social Capital and Civil Society. *International Monetary Fund Conference on Second Generation Reforms*.
- (1999b). *La Gran Ruptura. La naturaleza humana y la reconstrucción del orden social*. Argentina: Editorial Atlántida.
- (2002). Social Capital and Development: The Coming Agenda. *SAIS Review*, Vol. 22, number 2, Winter-Spring, pp. 23-27. Published by Johns Hopkins University Press DOI: <https://doi.org/10.1353/sais.2002.0009>
- Gallego, D. (2015). Turismo de cruceros. *Universidad de Sevilla, Facultad de Turismo y Finanzas*. Trabajo fin de grado.
- Gamboa, P. (2016). El capital social de la comunidad anfitriona y la percepción de los turistas. Caso propietarios y empleados de negocios del centro histórico de Mazatlán. Tesis de Maestría. Universidad Autónoma de Sinaloa, Facultad de Ciencias Sociales.



- Garay, L. (2015). Luces y sombras del turismo de cruceros: El caso de Barcelona. *Documents D' Anàlisi Geogràfica*. Vol. 61/3, pp. 563-580.
- Gascón, J. (2016). ¿El turismo sostenible es un gremlin? De la autogestión local a la gentrificación. *Ecología política Cuadernos de debate internacional*. Pp. 35-42.
- Gauna et ál., (2010). La percepción de los turistas de cruceros sobre la calidad de los servicios en Puerto Vallarta. En Nuñez, P. y Arnaiz, S. (Coord.), *Impactos y dimensiones del Turismo*. (pp. 87-100). México: Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa.
- Gauna, C. (2017). Percepción de la problemática asociada al turismo y el interés por participar de la población: caso Puerto Vallarta. *El Periplo Sustentable*. Núm. 33. Julio-diciembre 2017. Pp. 251-290.
- Gibson, P. y Bentley, M. (2008). A study of impacts –Cruise Tourism and the South West of England. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, Vol. 20(3/4), pp. 63-77.
- Giddens, A. (2014). *Sociología*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- Gobierno del Estado de B.C.S. (2015). Plan Estatal de Desarrollo 2015-2021. -----(2015-2021). Plan Sectorial de Turismo.
- (2019). 4º Informe de Gobierno Baja California Sur, Gráfico y Estadístico.
- Gobierno del Estado de Jalisco. (2018-2024). Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco. Periódico Oficial del Estado de Jalisco.
- Guerrero, P. y Ramos, J. (2014). *Introducción al Turismo*. Primera edición ebook. México. Grupo Editorial Patria, S.A. de C.V. Pp. 1-47.
- Gurría, M. (1997). *Introducción al turismo*. México: Trillas, 1991 (reimp. 1997). 136 pp.
- Hanifan, L. (1916). The Rural School Community Center. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science and Sage Publications Inc.*, Vol. 67, New Possibilities in Education, pp. 130-138.
- (1920). *The community center*. United States of America: Silver, Burdett & Company. Digitized by the Internet Archive in 2008 with funding from Microsoft Corporation.  
<http://www.archive.org/details/communitycenterOOhanirich>
- Hernández, et ál., (2019). Expresión territorial de la resiliencia turística ante la ocurrencia de eventos hidrometeorológicos en Los Cabos Baja California Sur, México. Documentos especiales. *Estudios y Perspectivas en Turismo*. Vol. 28. Pp. 486-506.
- Herrera, S. y Chungandro, P. (2015). Los cruceros: Una extraordinaria experiencia que se vive en las Islas Galápagos de Ecuador. *Kalpana*, N° 13, pp. 28-46.
- Hsu, C. (2015). Competitive landscape of Asian cruise ports. *Travel and Tourism Research Association: Advancing tourism Research Globally 11*. Pp. 1-4.
- INEGI (2018). *Cuenta Satélite del Turismo de México 2017*.  
<http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/ProductoDestacado3.aspx>  
Recuperado el 29 de Marzo de 2019
- Kido, M. y Cuéllar, M. (2010). Impacto económico por el pago de cruceros para la conservación de recursos naturales: el caso de Bahías de Huatulco, México. *Economía, Sociedad y Territorio*, Vol. X. (32), pp. 81-97.

- Kieffer, M. (2018). Turismo Rural Comunitario y organización colectiva: un enfoque comparativo en México. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. Vol. 16, N° 2. Pp. 429-441.
- Kizielewicz, J. (2013). Cruise ship tourism – a case of study Poland. *Scientific Journals Maritime University of Szczecin*, 35 (107) pp. 65-75.
- Kovalesvskiene et ál., (2017). Cruise tourism in the Baltic Sea Region: Lithuanian case. *Social Sciences Vadyba Journal of Management*, vol. 31, N° 2, pp. 71-75.
- Kuch, S. (2015). Quiénes se benefician del turismo en Cayos Cochinos, Honduras?. *Teoría y Praxis*, núm. 17, enero-junio, pp. 9-36.
- Ley de Puertos (1993). Nueva Ley de Puertos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993. Última reforma DOF 19-12-2016.
- London, et ál., (2017). Cruise infraestructura development in Auckland, New Zealand: a media discourse analysis (2008-2016). *Asia Pacific Journal of Tourism Research*. Pp. 1-19.
- López, M. (2015). El capital social cognitivo como recurso esencia para la apropiación sustentable de la naturaleza. El caso de la Reserva de Biósfera Parque Atlántico Mar Chiquito. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. Vol. 13, N°3. Pp. 447-462.
- Loscertales, P. y Peláez, A. (2017). La influencia económica del turismo de cruceros en un destino litoral. *International Journal of Scientific Management and Tourism*, Vol 3, N° 2, pp. 351-368.
- Luyando et ál., (2016). El capital social como factor para el desarrollo en el Pueblo Mágico de Tapijulapa. *El Periplo Sustentable*, N° 31, Jul-dic 2016.
- Mandi, N. (2019). The assessment and management of cruises port for tourism destination development in Bali island. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. Broad Exposure to Science and Tecnology*. Pp. 1-7.
- Marín, G. (2009). Turismo, globalización y desarrollo local: Puerto Vallarta y los retos del provenir. *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 24, núm. 1, enero-abril 2009, pp. 219-247.
- Marshall et ál., (2016). An epidemiological study of rates of illness in passengers and crew at a busy Caribbean cruise port. *BioMed Central Public Health*, pp. 1-6.
- Martínez, C. (2011). Organización Espacial del Turismo de Cruceros en México. *Études Caribéennes* (en línea). Número 18. Pp. 50-77. <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/5077>
- Martínez, M. (2002). Hermenéutica y análisis del discurso como método de investigación social. *PARADIGMA XXIII* (1), Pp. 1-13.
- Meehan, C. y Hynes, S. (2014). Following the footprint of a Cruise Ship around of Ireland: berthing versus non-berthing. *The Socio-Economic Marine Research Unit (SEMRU)*. Working paper 12-WP-SEMRU-07. Pp. 1-31.
- Méndez, A. (24 de julio de 2011). Garantizan navieras la seguridad de los turistas de los cruceros. *Peninsular Digital*.
- Méndez, et ál., (2016). Determinantes sociales de la viabilidad del turismo alternativo en Atlautla, una comunidad rural del Centro de México.

- Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía, UNAM.* N° 90. Pp. 119-135.
- Mileski et ál., (2014). Understanding the causes of recent cruise ship mishaps and disasters. *Research in Transportation Business & Management*, Volume 13, December 2014, Pp. 65-70.
- Mondou, V. y Taunay, B. (2012). The adaptation strategies of the cruise lines to the Chinese tourists. *Tourism Original Scientific paper*, vol. 60, No. 1, pp. 43-54.
- Monpanthong, P. (2018). Efficiency of cruise port management: a comparison of Phuket and Singapore. *Pertanika Journals Social Sciences & Humanities*. 26 (4), pp. 2787-2808.
- Moo et ál., (2015). Estudio de un destino de cruceros a partir de la estimación del efecto multiplicador: caso Cozumel, México. *Études Caribéennes Tourisme de masse vs. Tourisme alternatif*, 31-32.
- Mora, M. (2013). El impacto social y económico generado por el turismo de cruceros que visitan la ciudad de Puntarenas Costa Rica. *Diálogos Revista Electrónica de Historia*. Escuela de Historia. Universidad de Costa Rica, Vol. Especial en homenaje a Víctor Hugo Acuña. Pp. 91-111.
- Morales et ál., (2019). Valoración económica del servicio ecosistémico recreativo de playa en Los Cabos, Baja California Sur, México: una aplicación del método costo de viaje. *El Periplo Sustentable*. N° 36, enero-junio 2019. Pp. 447-469.
- Moreno, A. y Díaz, A. (2018). *Redes de Cooperación y turismo rural en el Pueblo Mágico de Mazamitla, Jalisco*. En: Desarrollo regional sustentable y turismo. Universidad Autónoma de México y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A.C, Coeditores: México. Pp. 943-970.
- Morse, J. (2003). *A review committee's guide for evaluating qualitative proposals*. *Qualitative Health Research*, 13 (6), pp. 833-851.
- Narayan, D. (1998). Bonds & Bridges: Social Capital and poverty. *Poverty group, PREM World Bank*, pp. 1-52.
- Neira et ál., (2016). Asistencia oficial para el desarrollo, capital social y crecimiento en América Latina. *Revista CEPAL*, número 119, pp. 31-45.
- Nodals, C. y Quesada, R. (2018). Análisis sociocultural de la llegada de cruceros a Cienfuegos. *Revista Científica Cultura, Comunicación Y Desarrollo*, 3 (2), pp. 12-17.
- Noticias de Cruceros, (2019). [www.noticiasdecruceos.com](http://www.noticiasdecruceos.com) Recuperado el 7 de enero de 2019.
- Olmos et ál., (2018). Sustentabilidad en el área turística Estero San José del Cabo, México. *Antropología Cuadernos de Investigación*. N° 19, enero-junio. Pp. 34-53.
- OMT (2018). *Turismo, Comercio y la OMC: Comunicado conjunto de la OMC, el ITTC y el WTTC*. <https://www2.unwto.org/es/press-release/2018-10-08/turismo-comercio-y-la-omc-comunicado-conjunto-de-la-omt-la-omc-el-itc-y-el-wttc> Recuperado el 9 de junio de 2019
- (2019a). Panorama del turismo internacional, edición 2019, OMT, Madrid. DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284421237>. Recuperado el 22 de septiembre de 2020

- (2019b). *Definiciones del turismo de la OMT*, OMT, Madrid. DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284420858> Recuperado el 22 de septiembre de 2020
- Ostrom, E. y Ahn, T.K. (2003). Revista Mexicana de Sociología, año 65, Núm. 1, enero-marzo, México, D.F. Pp. 155-233.
- Palafox et ál., (2015). Cozumel y la transformación de su paisaje por el turismo de cruceros. *Revista Ciencias Sociales*, (149), pp. 103-115.
- Palafox, A. y Arroyo, M. (2019). Gobernanza y sustentabilidad social a través del turismo en el Área Natural Protegida de Cabo Pulmo, Baja California Sur, México. *Apuntes 87*, segundo semestre. Pp. 119-147.
- Papadopoulou, G. y Sambracos, E. (2014). Recent evolution of cruise activities in European ports of embarkation: a quantitative and economic approach. *Munich Personal RePEc Archive*. Paper No. 68626. Pp. 1-21.
- Peinado, N. (2016). La crisis del turismo naviero en Mazatlán Sinaloa, durante el periodo 2010-2014: un análisis a partir de las redes de políticas. Tesis Doctoral. Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Estudios Superiores de Cuautla.
- (2017). La violencia del narcotráfico como factor exógeno que impide el éxito de las redes de políticas; el caso del turismo de cruceros en Mazatlán Sinaloa. *Revista Conjeturas Sociológicas*. Septiembre-diciembre, (14), Año 5, pp. 93-108.
- Peña, J. y Sánchez, J. (2013). El capital social individual: lo micro y lo macro en las relaciones sociales. *Researchgate*. ISBN: 978-84-15562-23-8. Pp. 11-31.  
[https://www.researchgate.net/publication/314260381\\_Capital\\_social\\_individual\\_lo\\_micro\\_y\\_lo\\_macro\\_en\\_las\\_relaciones\\_sociales](https://www.researchgate.net/publication/314260381_Capital_social_individual_lo_micro_y_lo_macro_en_las_relaciones_sociales)
- Pérez, H. (2008). Puerto Vallarta: la evolución de un destino turístico. Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa. Puerto Vallarta.
- Prado, F. y Culti, S. (2015). Capital Social e Redes Sociais Empreendedoras na Criação e Crescimento de uma Empresa de Cicloturismo. *TURISMO EM ANÁLISE*. Vol. 26, Nº3. Pp. 616-638.
- Pupsyte, J. y Lileikis, S. (Cruise shipping in Klaipeda port: Marketing and Prerequisites. *Journal of Maritime Transport and Engineering*. Vol. 5, Nº 2 Pp. 25-30.
- Putnam, R. (1993). The prosperous community. Social Capital and Public life. *The American Prospect*, vol. 4, no. 13, pp. 1-11.
- (1994). *Para hacer que la democracia funcione: la experiencia italiana en descentralización administrativa*. Con Robert Leonardi y Raffaella Nanetti. Venezuela: Editorial Galac.
- (1995). Bowling Alone: America's Declining Social Capital. An interview with Robert Putnam. *Journal of Democracy*, the National Endowment for Democracy and The Johns Hopkins University Press, pp. 65-78.
- (2000). *Bowling Alone: The collapse and revival of american community*. New York: Simon & Schuster, Inc.
- (2003). *El declive del capital social: Un estudio sobre las sociedades y el sentido comunitario*. Editorial: Galaxia Gutenberg.

- Ramírez, J. (2005). Tres visiones sobre capital social: Bourdieu, Coleman y Putnam. *Acta Republicana Política y Sociedad*, año 4, número 4, pp. 21-36.
- Rodríguez, M. (2012). Economía y Cultura en La confianza de Francis Fukuyama. *Ciencia Económica*, 1(1), pp. 99-105.
- Rodríguez, S. y Vanneste, D. (2019). Social capital at the tourist destination level: Determining the dimensions to assess and improve collective action in tourism. *Tourist Studies*. Vol. 19, N° 1. Pp. 23-42.
- Sancho, A. (2008). *Introducción al Turismo*. España: OMT. Pp. 1-396
- Santander, L. y Ramos, M. (2011). El nacimiento de un destino turístico en el Caribe mexicano. Cozumel, de isla abandonada a puerto de cruceros. *El periplo sustentable*, num. 21, julio-diciembre, pp. 5-30.
- Santesteban, I. (2018). Potencialidades y amenazas del turismo de cruceros en las Islas Baleares. *Universitat de las Illes Balears, Facultat de Turismo*. Memoria del trabajo de fin de grado.
- Sardiñas, O. (2012). Maritimidad y turismo en La Habana: Una relación para el desarrollo. *Investigación y desarrollo*, Vol. 20, N° 1, pp. 53-73.
- Scartascini, G. (2011). *Puerto Vallarta: La formación de un destino*. Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa. Puerto Vallarta.
- SCT y SECTUR (2004). Acuerdo por el que se establece la Política Pública de Cruceros. Diario Oficial de la Federación.
- Seatrade Miami (2020). Qué es el Seatrade Cruise Global  
<https://www.seatradecruiseglobal.com/en/home.html> Recuperado el 27 de agosto del 2020
- SECTUR (2011). Adhesión de la Florida-Caribbean Cruise Association al Acuerdo Nacional por el Turismo.  
<https://www.puertodevallarta.com.mx/Documentos/comite/acuerdo-turismo-fcca.pdf>
- (2014a). *Importancia del Turismo como palanca de desarrollo*.  
<http://www.datatur.sectur.gob.mx/Contenedor%20de%20Noticias/DESTACA%20IMPORTANCIA%20DEL%20TURISMO%20COMO%20PALANCA%20DE%20DESARROLLO%20ANTE%20LEGISLADORES%20ALEMANES.aspx> Recuperado el 4 de abril de 2019
- (2014b). Agenda de Competitividad del Destino Turístico de Los Cabos (ACDTLC).
- (2014c). Agenda de Competitividad del Destino Turístico Puerto Vallarta (ACDTPV).
- (2018). *Nuestro Turismo. El gran motor de la economía nacional. Turismo 2040. Política Turística de Estado*. México: SECTUR.
- SECTURJAL (2016). Anuario estadístico 2016. Oferta, Demanda y Medios de Transporte.
- (2017). Anuario estadístico 2017. Oferta, Demanda y Medios de Transporte.
- (2018). Anuario estadístico 2018. Oferta, Demanda y Medios de Transporte.



- (2019). Anuario estadístico 2019. Oferta, Demanda y Medios de Transporte.
- Segrado et ál., (2013). Capital social y turismo en destinos rurales de Quintana Roo, México. *Gestión Turística*. Núm. 20. Julio-diciembre 2013. Pp. 71-89.
- Serry, A. (2014). Organization and development of cruise shipping in the Baltic sea, pp. 8-14. Recuperado 19 de abril 2020 <https://www.projet-devport.fr/PDF/56.pdf>
- SETUES (2020a). Información Estratégica de Baja California Sur. Secretaría de Turismo, Economía y Sustentabilidad (SETUES).
- (2020b). Información Estratégica de Los Cabos. Secretaría de Turismo, Economía y Sustentabilidad (SETUES).
- Singh et ál., (2015). Potential oil spill risk from shipping and the implications for management in the Caribbean Sea. *Marine Pollution Bulletin*. Pp. 1-11.
- Sosa, A. y Martínez, C. (2016). El turismo de cruceros y la transformación del paisaje: Majahual, México. *El Periplo sustentable*. On line. No. 31, 00001.
- Sprague, J. (2017). The Caribbean cruise ship business and the emergence of a transnational capitalist class. *Journal of World-Systems Research*. Vol. 23, Issue 1, pp. 93-125.
- Svaetichin, I. (2016). Cruise ship generated waste in the Baltic Sea. A study from the ports' point of view on a possible updated waste management system. *University of Helsinki, Department of Geosciences and Geography, Division of Geography*. Master's thesis Geography, Human Geography. Pp. 1-79.
- Taylor, S. y Bogdan, R. (1992). *Introducción a los métodos cualitativos*. España: Paidós.
- Thomas, J. (2015). Economic Opportunities and Risks of cruise Tourism in Cairns. *The Australian Marine Conservation Society and WWF-Australia*. Pp. 1-29.
- Urbanyi-Popiolek, I. (2014). Cruise Industry in the City of Gdynia, the implications for sustainable logistics services and spatial development. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 151, pp. 342-350.
- Valionienė, E. y Pletkauskaitė, G. (2014). Assessment of Possibilities to Increase Cruise Shipping Flows in Lithuania. *Proceedings of 18th International Conference. Transport Means*. Pp. 253-356.
- Vasilachis, I. (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. España: Gedisa.
- Vega, A. y Hynes, S. (2017). Ireland's Ocean Economy. Socio-Economic Marine Research Unit (SEMURU). Pp. 1-68.
- Wang et ál., (2016). Cruise shipping review: operations planning and research opportunities. *Maritime Business Review*, vol. 1, No. 2, pp. 133-148.
- Weber, M. (1974). *Economía y sociedad*. Fondo de Cultura Económica.
- (2000). *Economía y sociedad*. Fondo de Cultura Económica.
- Wilson et ál., (2018). Tourism, biosecurity and pathways into New Zealand: identifying risk and mitigation strategies. *B3 Science Solutions for Better Border Biosecurity*. Pp. 1-22.
- WTTC (2020). The World Travel & Tourism Council represents the Travel & Tourism sector globally. [www.wttc.org](http://www.wttc.org) Recuperado el 23 de septiembre de 2020

Yang, J. (2016). A comparative evaluation of main cruise ports in Korea, China and Japan in Northeast Asia. *WEIS (World Environment and Island Studies)*. Vol. 6, No. 1, pp. 63-70.

## Fuentes hemerográficas

- Gómez, L. (7 de julio del 2010). Arriba a LC el crucero Ocean Dreams. *Peninsular Digital*.
- Hernández, H. (5 de febrero de 2013). Naufraga llegada de cruceros a puertos mexicanos. T21.
- Iniesta, J. (24 de febrero de 2010a). Presenta actividad de cruceros repunte en puertos mexicanos. T21.
- (26 de julio de 2010b). Más cambios en puertos, llega nuevo director de API. T21.
- (1 de mayo de 2011) Cae 26.7% recepción de cruceros en el Pacífico mexicano en el primer semestre. T21.
- (9 de enero de 2012a). Decrece 14.8% número de pasajeros en cruceros en 2011. T21.
- (9 de febrero de 2012b). Sin impacto, accidente del costa concordia para Royal Caribbean. T21.
- (22 de febrero de 2012c). Hunde inseguridad a cruceros en Mazatlán, arribarán sólo tres este año. T21.
- (12 de abril de 2012d). Caerá 8.5% arribo de cruceros este año en México. T21.
- (1 de junio de 2012e). A la baja, llegadas de cruceros a puertos mexicanos. T21.
- Martínez, H. (24 de abril del 2012a). Debe FONATUR mejorar las estrategias para retener el mercado crucerista. *Peninsular Digital*.
- (31 de julio del 2012b). Ya es preocupante la disminución de arribos de cruceros, acepta API. *Peninsular Digital*.
- Méndez, A. (24 de julio de 2011d). Garantizan navieras la seguridad de los turistas de los cruceros. *Peninsular Digital*.
- (26 de enero de 2011b). Empieza a mejorar la confianza del turista hacia Cabo San Lucas. *Peninsular Digital*.
- (21 de enero de 2011a). Arriba el crucero Disney a Cabo San Lucas. *Peninsular Digital*.
- (31 de marzo del 2011c). Acuerdan Ayuntamiento y API seguir trabajando en seguridad.
- (22 de febrero de 2011e). Arriban más de 600 mil turistas a los cabos en cruceros. *Peninsular Digital*.
- Mora, D. (12 de diciembre de 2012). Cruceristas internacionales crean feroz competencia. *Notivallarta*.
- (1 de febrero de 2013a). Ruta del Pacífico ha costado venderse últimamente. *Notivallarta*.

- ( 6 de febrero de 2013b). Alrededor de 85 cruceros se esperan para el 2013: Alex Casarrubias. Notivallarta.
- (11 de marzo de 2013c). Puerto Vallarta, el único destino en el país que cuenta con pernoctas de cruceros. Notivallarta.
- (5 de abril de 2013d). Carnival Miracle y el Grand Princess por primera vez en Puerto Vallarta. Notivallarta.
- (18 de abril de 2013e). Puerto Vallarta, destino preferente de los cruceros. Notivallarta.
- (13 de mayo de 2013f). Revertir la imagen de inseguridad de destinos del Pacífico mexicano. Notivallarta.
- (2 de septiembre de 2013g). Puerto en el Pacífico con más arribos de embarcaciones. Notivallarta.
- (7 de septiembre de 2013h). Da inicio la temporada de cruceros con la llegada del crucero Seven Seas Navigator. Notivallarta.
- (25 de septiembre de 2013i). Necesario que el mercado de cruceros tenga un reencuentro. Notivallarta.
- (13 de diciembre del 2013j). Tres destinos se unen en un solo bloque para posicionarse. Notivallarta.
- (24 de septiembre de 2013k). Llega a Puerto Vallarta el curcero Grand Princess. Notivallarta.
- (2 de enero de 2014a). Excelente inicio del 2014 para sector de cruceros internacionales. Notivallarta.
- (8 de enero de 2014b). Incremento en impuestos por arribos de cruceros en México. Notivallarta.
- (23 de enero de 2014c). Navieras mantienen interés en Puerto Vallarta. Notivallarta.
- (6 de febrero del 2014d). Más de 7 mil turistas en arribo triple de cruceros internacionales. Notivallarta.
- (12 de febrero de 2014e). Pernocta de cruceros en Puerto Vallarta. Notivallarta.
- (19 de marzo de 2014f). México atractivo para las navieras. Notivallarta.
- (15 de mayo de 2014g). Confirman 10 arribos de cruceros turísticos internacionales. Notivallarta.
- (23 de mayo de 2014h). A partir de octubre arriba Carnival Miracle cada semana a Puerto Vallarta. Notivallarta.
- (7 de julio de 2014i). Recuperación de Vallarta en el sector de cruceros internacionales. Notivallarta.
- (6 de agosto de 2014j). Línea naviera Princess celebrará su 50 aniversario. Notivallarta.
- (26 de agosto de 2014k). Se esperan 53 arribos de cruceros a partir de septiembre. Notivallarta.
- (3 de septiembre de 2014l). Llegada de cruceros dejará importante derrama económica. Notivallarta.
- (28 de septiembre de 2014m). Incrementarán visitas de líneas navieras a Puerto Vallarta. Notivallarta.
- (9 de octubre de 2014n). Excelentes expectativas en el sector de cruceros internacionales para el 2015. Notivallarta.



- (29 de diciembre de 2014ñ). Se prevé incremento de cruceros internacionales para el 2015. Notivallarta.
- Notivallarta/Redacción. (19 de julio de 2013a). Propone Vallarta la integración de un comité de ruta para los puertos del Pacífico mexicano. Notivallarta.
- (8 de octubre de 2013b). Espera Puerto Vallarta incremento del 26% en arribos de cruceros durante 2014. Notivallarta.
- (14 de marzo de 2014a). Logra comité de ruta Pacífico importante bolsa de promoción. Notivallarta.
- (3 de septiembre de 2014b). Arriba Carnival Legend a Puerto Vallarta. Notivallarta.
- (8 de septiembre de 2014c). Tendrá la ruta del pacífico una bolsa de promoción de 300 mil dólares. Notivallarta.
- (24 de septiembre de 2014d). Arribará por primera vez a Puerto Vallarta el crucero coral princess. Notivallarta.
- (5 de diciembre de 2014e). Puerto Vallarta cerrará el año con excelentes resultados en materia turística. Notivallarta.
- Peninsular Digital/Redacción. (19 de noviembre de 2014a). Arriban tres cruceros a Cabo San Lucas. Peninsular Digital.
- (19 de febrero de 2014b). LC, sede de la 2ª reunión de cruceros del Pacífico mexicano. Peninsular Digital.
- (6 de octubre de 2014c). Arriba el primer crucero a CSL. Peninsular Digital.
- (20 de abril del 2014d). Cuatro cruceros y diez mil turistas para CSL. Peninsular Digital.
- Peninsular Digital/Webmaster. (1 de enero de 2013a). Hay confianza en la recuperación del turismo de cruceros. Peninsular Digital.
- (1 de noviembre de 2012a). Vuelve crucero Disney a la Bahía CSL. Peninsular Digital.
- (24 de octubre de 2012b). Espera API arribo de más de 50 cruceros este año. Peninsular Digital.
- (7 de marzo de 2013b). Pesimista el panorama del arribo de cruceros para verano. Peninsular Digital.
- (24 de febrero de 2013c). En crisis la industria de cruceros: se redujeron al 50% los arribos.
- Radar Político/Redacción. (14 de febrero de 2014). Buscan unificar protocolos para puertos que son destinos de cruceros: Reachi. Radar Político.
- Rebolledo, R. (8 de mayo del 2010). Seguirán llegando los cruceros: Luis Coppola. Peninsular Digital.
- T21/Redacción. (19 de marzo de 2012). Carnival Cruise lines invertirá 150 MDD en dos proyectos mexicanos. T21.
- (25 de abril del 2013). Llamam a crear comité de ruta de cruceros. T21.

## Entrevistas

- Córdova, F. (3 de marzo del 2020). Propuesta de seguridad y defensa de la Ruta Pacífico ante las empresas navieras. (L. Corona, Entrevistadora).

Cota, A. (25 de agosto de 2020). Acciones de los comités de cruceros y dirección de turismo durante la crisis naviera en Cabo San Lucas. (L. Corona, Entrevistadora).

Estrada, J. (19 de Marzo de 2020). Acciones de los comités de cruceros durante la crisis naviera en Puerto Vallarta. (L. Corona, Entrevistadora).

Paige, M. (17 de junio del 2020). Cancelaciones a Mazatlán y continuidad a Cabo San Lucas y Puerto Vallarta. (L. Corona, Entrevistadora).

## Anexos

### Anexo A. Guía de entrevista a informantes clave de Cabo San Lucas

Reciba un saludo, agradezco de antemano su tiempo y colaboración en responder el presente cuestionario. Sus respuestas confidenciales coadyuvan a sustentar la tesis de maestría titulada: "Intervención del Capital Social en el Sector de los Cruceros Turísticos en Puerto Vallarta, Jalisco, y Cabo San Lucas, Baja California Sur durante el periodo 2010-2014".

1	¿De qué manera intervinieron los actores del sector público y privado (líneas navieras) en Cabo San Lucas ante la cancelación total de los cruceros turísticos de Mazatlán?
2	¿Cuáles fueron los motivos que usted considera influyeron para que las empresas navieras decidieran no suspender totalmente la llegada de navíos al destino de Cabo San Lucas?
3	¿Cómo podría explicar los lazos que surgieron entre los actores interesados de Cabo San Lucas y las empresas navieras para superar la cancelación total de arribos?
4	¿Qué acciones aplicaron los actores representantes de Cabo San Lucas para detener la cancelación absoluta de los cruceros?
5	¿Cómo se conformó la asociación entre los actores involucrados de Cabo San Lucas para sostener el arribo de cruceros?
6	¿De qué manera se determinó el continuo arribo de los cruceros turísticos a Cabo San Lucas por parte de los empresarios navieros y actores locales durante el periodo de crisis?
7	¿Qué significó para usted mantener la llegada de navíos al destino de Cabo San Lucas?

8	¿De qué manera se instauraron relaciones y acuerdos entre el sector público y privado (compañías de crucero) después de la continuidad de arribo de los cruceros turísticos a Cabo San Lucas?
9	¿Qué relación se estableció entre Puerto Vallarta, Cabo San Lucas, Mazatlán y el sector de cruceros durante la crisis naviera?
10	¿Quiénes conformaron el liderazgo para gestionar la continuidad de arribos a Cabo San Lucas ante las empresas navieras?
11	¿Cuáles fueron las estrategias o medidas de prevención de los asociados locales para mantener las llegadas de los cruceros turísticos a Cabo San Lucas?
12	¿Con qué frecuencia se aplicaron las medidas de prevención de los asociados locales para defender los arribos a Cabo San Lucas?
13	¿Cómo influyeron las autoridades mexicanas en la intervención del sector privado (líneas de cruceros) durante la crisis naviera?

## **Anexo B. Guía de entrevista a informantes clave de Puerto Vallarta**

1	¿De qué manera intervinieron los actores del sector público y privado (líneas navieras) en Puerto Vallarta ante la cancelación total de los cruceros turísticos de Mazatlán?
2	¿Cuáles fueron los motivos que usted considera influyeron para que las empresas navieras decidieran no suspender totalmente la llegada de navíos al destino de Puerto Vallarta?
3	¿Cómo podría explicar los lazos que surgieron entre los actores interesados de Puerto Vallarta y las empresas navieras para superar la cancelación total de arribos?
4	¿Qué acciones aplicaron los actores representantes de Puerto Vallarta para detener la cancelación absoluta de los cruceros?
5	¿Cómo se conformó la asociación entre los actores involucrados de Puerto Vallarta para sostener el arribo de cruceros?
6	¿De qué manera se determinó el continuo arribo de los cruceros turísticos a Puerto Vallarta por parte de los empresarios navieros y actores locales en el periodo de crisis?

7	¿Qué significó para usted mantener la llegada de navíos al destino de Puerto Vallarta?
8	¿De qué manera se instauraron relaciones y acuerdos entre el sector público y privado (empresas navieras) después de la continuidad de arribo de los cruceros turísticos a Puerto Vallarta?
9	¿Qué relación se estableció entre Puerto Vallarta, Cabo San Lucas, Mazatlán y el sector de cruceros durante la crisis naviera?
10	¿Quiénes conformaron el liderazgo para gestionar la continuidad de arribos a Puerto Vallarta ante las empresas navieras?
11	¿Cuáles fueron las estrategias o medidas de prevención de los asociados locales para mantener las llegadas de los cruceros turísticos a Puerto Vallarta?
12	¿Con qué frecuencia se aplicaron las medidas de prevención de los asociados locales para defender los arribos a Puerto Vallarta?
13	¿Cómo influyeron las autoridades mexicanas en la intervención del sector privado (líneas de cruceros) durante la crisis naviera?

**Anexo C. Guía de entrevista a informantes clave del sector de cruceros sobre Cabo San Lucas (ingles)**

1	How did public and private sector (cruise lines) actors intervene in Cabo San Lucas during the total cancellation of tourist cruises to Mazatlán?
2	What were the reasons that you consider influenced the shipping companies to decide not to totally suspend the arrival of vessels to Cabo San Lucas?
3	How could you explain the ties that arose between the stakeholders of Cabo San Lucas and the shipping companies to overcome the total cancellation of arrivals?
4	What actions did the Cabo San Lucas' actors apply to stop the absolute cancellation of the cruises?

5	How was the association formed between the actors involved in Cabo San Lucas to sustain the entries of cruise ships?
6	How was determined the continuous coming of tourist cruises to Cabo San Lucas by the shipping companies and local actors in the crisis period?
7	What did it mean for you to keep the coming of cruise ships to Cabo San Lucas?
8	How were relations and agreements established between the public and private (cruise lines) sectors after the entry of tourist cruises to Cabo San Lucas continued?
9	What dealings were established between Puerto Vallarta, Cabo San Lucas, Mazatlán and the cruise ship sector during the cruises crisis?
10	Who did take the leadership to manage the continuous coming to Cabo San Lucas with the shipping companies?
11	What were the prevention strategies or measures of the local actors to uphold the arrivals of the tourist cruises to Cabo San Lucas?
12	How often were applied local partners' preventive measures to be succeeded cruise ship arrivals to Cabo San Lucas?
13	How did the Mexican authorities influence the intervention of the private sector (cruise lines) during the shipping crisis?

**Anexo D. Guía de entrevista a informantes clave del sector de cruceros sobre Puerto Vallarta (ingles)**

1	How did public and private sector (cruise lines) actors intervene in Puerto Vallarta during the total cancellation of tourist cruises to Mazatlán?
2	What were the reasons that you consider influenced the shipping companies to decide not to totally suspend the arrival of vessels to Puerto Vallarta?
3	How could you explain the ties that arose between the stakeholders of Puerto Vallarta and the shipping companies to overcome the total cancellation of arrivals?

4	What actions did the Puerto Vallarta's actors apply to stop the absolute cancellation of the cruises?
5	How was the association formed between the actors involved in Puerto Vallarta to sustain the entries of cruise ships?
6	How was determined the continuous coming of tourist cruises to Puerto Vallarta by the shipping companies and local actors in the crisis period?
7	What did it mean for you to keep the coming of ships to Puerto Vallarta?
8	How were relations and agreements established between the public and private (cruise lines) sectors after the entry of tourist cruises to Puerto Vallarta continued?
9	What dealings were established between Puerto Vallarta, Cabo San Lucas, Mazatlán and the cruise ship sector during the shipping crisis?
10	Who did take the leadership to manage the continuous coming to Puerto Vallarta with the shipping companies?
11	What were the prevention strategies or measures of the local actors to uphold the arrivals of the tourist cruises to Puerto Vallarta?
12	How often were applied local partners' preventive measures to be succeeded cruise ship arrivals to Puerto Vallarta?
13	How did the Mexican authorities influence the intervention of the private sector (cruise lines) during the shipping crisis?

## Índice de figuras

Figura 1. Red tipo unión

Figura 2. Red de unión y enlace

Figura 3. Tipología de redes

## **Índice de gráficas**

Gráfica 1. Los diez países con mayores llegadas del turismo internacional

Gráfica 2. Los diez países con mayores ingresos turísticos en el mundo

Gráfica 3. Cruceristas globales durante el periodo 2009-2019

Gráfica 4. Llegadas de turistas internacionales a México durante 2010-2018

Gráfica 5. Llegadas de buques turísticos a México de 2010-2019

## **Índice de tablas**

Tabla 1. Rutas de cruceros turísticos en Territorio mexicano

Tabla 2. Arribo de cruceros turísticos a Puerto Vallarta durante 2000-2019

Tabla 3. Arribo de cruceros turísticos a Cabo San Lucas durante 2000-2019

Tabla 4. Arribo de cruceros turísticos a Mazatlán durante 2000-2019

Tabla 5. Aspectos fundamentales de la teoría del Capital Social

Tabla 6. Ingresos por concepto del turismo de cruceros en México

Tabla 7. Llegadas de cruceros y pasajeros en el Estado de Baja California Sur

Tabla 8. Consumo del sector de cruceros en Cabo San Lucas

Tabla 9. Cifras del turismo en el Estado de Jalisco

Tabla 10. Cifras del turismo en Puerto Vallarta

Tabla 11. Llegadas de cruceros y pasajeros a Puerto Vallarta durante 2010-2014

Tabla 12. Consumo del sector de cruceros en Puerto Vallarta en 2017-2018

Tabla 13. Evidencias del capital social en Cabo San Lucas

Tabla 14. Logros del Capital social en Puerto Vallarta

Tabla 15. Arribos de cruceros a Cabo San Lucas

Tabla 16. Arribos de cruceros a Puerto Vallarta

### Índice de siglas o abreviaturas

<b>Abreviatura</b>	<b>Significado</b>
API	Administración Portuaria Integral
B.C.S	Estado de Baja California Sur
BREA	Busines Research and Economic Advisors
CANACO	Cámara Nacional de Comercio
CANIRAC	Cámara Nacional de Restaurantes y Alimentos Condimentados
CHIS	Estado de Chiapas
CIPS	Centro Integralmente Planeados
CLIA	Cruise Lines International Association
COL	Estado de Colima
CPTM	Consejo de Promoción Turística de México
CSL	Cabo San Lucas
CSTM	Cuenta Satélite del Turismo de México
DATATUR	Sistemas Nacional de Información Estadística del Sector Turismo en México
FCCA	Florida-Caribbean Cruise Association
FITURCA	Fideicomiso de Turismo de Los Cabos
FONATUR	Fondo Nacional de Fomento al Turismo
GRO	Estado de Guerrero
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
JAL	Estado de Jalisco
PIB	Producto Interno Bruto
PIBT	Producto Interno Bruto Turístico
OEA	Organización de Estados Americanos
OMT	Organización Mundial del Turismo
PED	Plan Estatal de Desarrollo
PEGDJ	Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco
PND	Plan Nacional de Desarrollo
PF	Policía Federal
PST	Programa Sectorial del Turismo
Q. ROO	Estado de Quintana Roo
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SECTUR	Secretaría de Turismo Federal
SECTUES	Secretaría de Turismo, Economía y Sustentabilidad
SECTURJAL	Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco
SEDENA	Secretaría de la Defensa Nacional
SEMAR	Secretaría de Marina Armada de México
SIN	Estado de Sinaloa



T21	Portal digital de noticias
WTTC	World Travel Tourism Council
YUC	Estado de Yucatán