



Cita bibliográfica: Corona, L.G.; Peinado, N.I. y Gamboa, P. (2023). El capital social como instrumento de sostenibilidad de los cruceros turísticos. Estudio de caso en Cabo San Lucas, Baja California Sur (México). *Revista Internacional de Turismo, Empresa y Territorio*, 7 (2), 17-38. <https://doi.org/10.21071/riturem.v7i2.16333>.

El capital social como instrumento de sostenibilidad de los cruceros turísticos. Estudio de caso en Cabo San Lucas, Baja California Sur (México)

Social capital as an instrument of sustainability of tourist cruises. Case study in Cabo San Lucas, Baja California Sur (Mexico)

Lidia Guadalupe Corona Álvarez^{1*}

Nadia Ilenia Peinado Osuna²

Patricia Gamboa Mora³

Resumen

La llegada y escala de los cruceros a los destinos turísticos precisa de la implicación y las sinergias positivas de diferentes agentes sociales, tanto del sector privado como público, para su éxito y sostenibilidad empresarial. Por ello es necesario comprender la interacción compleja entre dichos actores a partir del análisis del capital social. Esta investigación tiene, en consecuencia, el objetivo de identificar y corroborar los elementos o categorías de confianza, organización, participación y coordinación que puede proveer el capital social y sus diversas estrategias de implantación para que los cruceros turísticos puedan consolidar sus escalas en la ruta de tránsito hacia Cabo San Lucas (México). La metodología utilizada ha sido de carácter cualitativo bajo el paradigma hermenéutico-interpretativo, a través de la revisión hemerográfica de notas periodísticas sobre la llegada de cruceros al mencionado puerto y la realización de una entrevista semiestructurada a tres actores clave de este destino. Los resultados constatan la intervención del capital social en el comité local de cruceros creado en este destino y un nivel desconfianza que ha podido mantenerse con la obtención de una certificación internacional de seguridad y promoción, además de la coordinación mediante programas locales de información y seguridad, la organización de asambleas semanales y la participación en eventos del sector privado y otros organizados por el sector público federal. En conclusión, la fuente del capital social fue formal-racional y las relaciones que se generaron de tipo “unión, puente y enlace”.

Palabras clave: Capital Social; Cruceros Turísticos; Cabo San Lucas, México.

Abstract

¹ Doctoranda del programa educativo de Doctorado en Gestión del Turismo en la Universidad Autónoma de Occidente, Unidad de Mazatlán, Sinaloa, México. Email: 21050484@uadeo.mx. Id Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-5609-8540>. * Autora para la correspondencia.

² Profesora e investigadora a tiempo completo en la Escuela de Turismo Mazatlán, Universidad Autónoma de Sinaloa, en México. Email: nadiapeinado@uas.edu.mx Id Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-9762-7242>

³ Profesora e investigadora a tiempo completo en la Escuela de Turismo Mazatlán, Universidad Autónoma de Sinaloa, en México. Email: patigmora@gmail.com Id Orcid: <https://orcid.org/0009-0006-35-37-5082>

Recepción: 24/08/2023

Aceptación: 18/11/2023

Publicación: 30/12/2023



Este trabajo se publica bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional

The arrival of tourist cruises to destinations requires various actors from the social, private and public sector, for their proper functioning in a framework of stability, even more so when it is insecure. Understanding the complex interaction between these actors may be possible, based on social capital. Therefore, the objective of the research was to demonstrate the elements or categories of trust, organization, participation and coordination, which provided social capital, and its various strategies for tourist cruises to continue with the transit route to Cabo San Lucas during the 2010-2014 period. The methodology was qualitative under the hermeneutic-interpretative paradigm, through the newspaper review of journalistic notes regarding cruise ships arrival at the aforementioned port, and the semi-structured interview with three key actors. The results confirm the intervention of social capital in the local Cruise Committee. The trust was maintained with an international security and certification and tourist promotion. Coordination through local information and security programs. The organization of weekly assemblies. Participation in FCCA events and others organized by the federal public sector. In conclusion, the source of social capital was formal-rational and the relationships generated were union, bridge and link type.

Keywords: Social capital; Tourist Cruises; Cabo San Lucas; Mexico.

1. Introducción

El turismo es una fuente de bienestar económico y social a nivel mundial, del mismo campo se deriva el sector de los cruceros turísticos; actividad con gran economía, que previo a la pandemia manifestaba un gran desempeño, tanto en crecimiento de mercado como de ganancias, el impacto del empleo directo, indirecto y la economía inducida; incluso más dinámicos que el turismo terrestre (Business Research Economic Advisors [BREA], 2019). Lo anterior, era dado por el manejo bien logrado de las tecnologías, las preferencias de viaje y el desarrollo de destinos, aunado a sus flotas de buques de última generación.

A lo cual, se incluye una organización conformada por la propia industria (en primer nivel), los territorios nacionales (segundo nivel) y los puertos anfitriones (tercer nivel). De ahí que, para crecer y mantenerse el mercado de cruceros, es necesario la colaboración de las autoridades municipales, las instituciones del Estado y las compañías de turismo (Valioniene y Pletkauskaitė, 2014).

El sector de los cruceros turísticos también tiene una posición en la rama de la economía en México. El presente estudio se focaliza en la región noroeste del pacífico mexicano específicamente en el puerto turístico de Cabo San Lucas, en el estado de Baja California Sur. El interés resalta en dicho sector a partir de un periodo muy particular, los años 2010 al 2014. Tales años se encuadran, con respecto a los sucesos de inseguridad que se vivió en todo el país mexicano, a consecuencia de la política de combate al narcotráfico propuesta por el expresidente Felipe Calderón.

El inicio de la actividad turística en Los Cabos⁴ 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 del lineamiento 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.

⁴ Los Cabos es un municipio del Estado de Baja California Sur al cual pertenecen San José del Cabo y Cabo San Lucas, siendo el primero la cabecera municipal y el segundo, el destino turístico más visitado de la entidad.

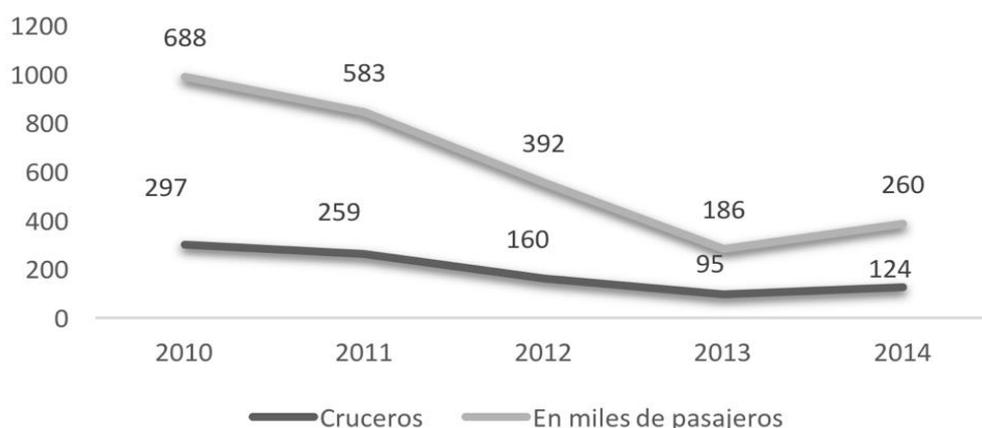
Los bienes y servicios turísticos se encuentran específicamente a lo largo de 33 kilómetros entre San José del Cabo y Cabo San Lucas. Las principales zonas turísticas de Los Cabos son: Reserva de la biosfera Sierra de la Laguna, Corredor turístico Cabo del Este, San José del Cabo, Corredor Turístico 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 (Secretaría de Turismo Federal [SECTUR], 2014).

De acuerdo con la Ley de Puertos en su artículo 9º, 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 a Cabo San Lucas, como puerto turístico 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.

Es importante mencionar que, las embarcaciones turísticas visitan otros puertos como Mazatlán y Puerto Vallarta, que en conjunto con Cabo San Lucas conforman la conocida ruta pacífico. El interés por destacar la ruta del pacífico tiene su origen en el declive que tuvo el puerto turístico de Mazatlán, Sinaloa, ante la cancelación de cruceros a ese puerto, por lo que, fue conveniente conocer cuáles fueron los motivos por los que, los navíos continuaron en los destinos, como Puerto Vallarta en el estado de Jalisco y Cabo San Lucas en Baja California Sur. Este estudio, se centra sólo en el caso de Cabo San Lucas, donde a través de la intervención del capital social y los actores locales, así como del sector público, social y privado; coadyuvaron acciones y estrategias para mantener el continuo arribo de los buques turísticos a este puerto, durante el periodo 2012-2014.

La gráfica 1 ilustra la tendencia de llegadas de cruceros turísticos a Cabo San Lucas durante la temporada de estudio señalada.

Gráfica 1. Arribo de cruceros turísticos y pasajeros en Cabo San Lucas



Elaboración propia, a partir del Compendio Estadístico del Sector Turismo DATATUR (2017)

Un periodo vulnerable, de crisis, donde la disminución de la actividad de los cruceros turísticos se le atribuye a la cancelación que se suscitó en el puerto de Mazatlán, Sinaloa, como causa de la inseguridad y poca participación de los actores locales, del sector público y privado (Peinado, 2016). 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. Frente a tales hechos, fue necesario sumar voluntades para sostener la industria de cruceros en el puerto Cabo San Lucas (Martínez, 2012).

1.1. Estado de conocimiento del sector de cruceros turísticos

La revisión de la literatura evidencia el estado de conocimiento del sector de cruceros turísticos, a través de las investigaciones que se realizaron en las principales regiones donde operan las líneas de cruceros, estas áreas conglomeran alrededor del 80% del crucerismo mundial (Cruise Lines International Association [CLIA], 2019). En ese sentido, la región del Caribe se coloca como líder dado que concentra el 34.4% de la cuota de mercado global (Florida Caribbean Cruise Association [FCCA], 2019).

La tabla 1 muestra las categorías sobresalientes en el conocimiento producido, sobre los cruceros turísticos provenientes de las ciencias económicas y administrativas, enmarcadas por el enfoque positivista, las cuales destacan los impactos o beneficios económicos y sociales. Por otro lado, se distinguen aquellas abordadas bajo el corte crítico, para profundizar en cuestiones socio espaciales; a decir problemáticas con el uso de suelo, transformaciones espaciales y paisaje, así como las condiciones precarias del trabajo en los cruceros turísticos. Respecto al enfoque interpretativo, se incluyen categorías derivadas de la psicología, la ciencia política y la sociología.

Tabla 1. Estado de conocimiento de los cruceros turísticos

REGIONES	CATEGORÍAS/AUTORES
Caribe	Beneficios económicos Brida, Bukstein, Garrido, Tealde y Zapata (2012); Acosta (2017); Modelo de negocio Nodals y Quesada Sprague (2017); perfil del crucerista Sardiñas (2012); Impactos del turismo de cruceros Cunin (2006) Mora (2013) Gallego (2015) Singh, Asmath, Chee y Darsan (2015); Investigación de mercado Baker (2014) Cruz y Ruíz (2015) Herrera y Chungandro (2015); enfermedades infecciosas Marshall, Morris y Unwin (2016); Experiencia crucerista Blasco (2021); Estrategias post covid-19 Spencer y Spencer (2022)
Mediterráneo	Impacto económico Loscertales y Peláez (2017) Garay (2015) Santesteban (2018); Estrategias comerciales Esteve, García y Gutiérrez (2016); Categorización de puertos y estacionalidad Fernández y Mayorga (2018); Satisfacción del crucerista Casales-García, Vázquez, Luque y González-Abril (2019); Percepción de la masificación humana y espacial Sanz-Blas et al (2020); competitividad territorial Patiño, López y González (2023); Transformación urbana y cambios en el uso de suelo Amaro y Battino (2021)
Norte de Europa	Colaboración de actores del Estado y líneas navieras Kovalevskiene et al (2017); Desarrollo espacial Urbanyi-Popiolek (2014); Gestión y comercialización Bosneagu et al (2013); Sistema de manejo de desechos Svaetichin (2016); Impactos económicos y sociales Papadopoulou y Sambracos (2014) Coch (2014) Meehan y Hynes (2014);
Asia/China	Gestión y planificación Wang, Wang, Zhen y Qu (2016) Monpanthong (2018) Mandi (2019); cruceristas chinos Hung, Huang, Lyu (2020a); Restricciones culturales Hung, Jin-Soo, Wang y Petrick (2020b); Proyección y big data Xie, Qian y Wang (2021)
Australia/Nueva Zelanda/Pacífico	Análisis de la demanda, impactos económicos, sociales y ambientales Douglas et al (2018); Medios de comunicación y turismo de cruceros London et al (2017) Wilson, Doscher y Simmons (2018).
Costa Oeste de Estados Unidos,	Dinámica espacial de los cruceros turísticos en México Martínez (2011); Impacto económico Moo, Estrella, Segrado y Arroyo (2015)

**México, Costa
Pacífico**

Anaya, Dufau y Montenegro (2022); Origen del turismo de cruceros en Cozumel Santander y Ramos (2011); Perfil del crucerista Gauna, Virgen y Velázquez (2010); percepción y satisfacción del turista Anaya y Palafox (2015) Cosio (2018); Transformación espacial y del paisaje Palafox, Aguilar y Anaya (2015) Sosa y Martínez (2016); Crisis del turismo de cruceros en Mazatlán Peinado (2016); Seguridad y competitividad Flores (2013); precarización laboral en los cruceros turísticos Palafox-Muñoz y Vilchis-Onofre (2019); Capital social y turismo de cruceros en Puerto Vallarta Peinado, Corona y Flores (2022); Gestión y control territorial Renaud (2022)

Elaboración propia

En concreto, el estudio de Peinado (2016) se interesó en indagar sobre los conflictos de cooperación y las estrategias de solución que ofrecieron los diferentes actores sociales para superar la crisis de los cruceros turísticos en Mazatlán, Sinaloa, a través del análisis de redes de políticas. Asimismo, la investigación de Peinado *et al.* (2022) se concentró en conocer la intervención del capital social para evitar la crisis de los cruceros turísticos en Puerto Vallarta, Jalisco; mediante las categorías confianza, organización, participación y coordinación. Los autores lograron constatar la pronta actuación de actores del sector privado, público y social al seno de un comité local de cruceros. Por tanto, la finalidad de esta investigación parte del interés por exponer las acciones relacionales mediadas por el capital social, que se crearon en el mismo tiempo, en el puerto de Cabo San Lucas al ser convenientemente destino integrante de la ruta pacífico.

1.2. Marco Teórico

Los trabajos teóricos y empíricos del capital social se iniciaron en la década de 1920 en el campo de la educación, en la intención de superar deficiencias individuales en el seno de la estructura familiar y en el entorno colectivo, que se lograron a partir del desarrollo de la participación y cooperación de una comunidad. En la actualidad, su aplicación se ha ampliado a otras áreas del conocimiento, como la Economía en la cual interesa el poder que tienen las conexiones sociales, para generar recursos económicos, en tanto profundiza sobre las implicaciones del capital social en el desarrollo económico y la eficiencia en la asignación de recursos.

En la Ciencia Política, el capital social se ha utilizado para analizar la influencia de las redes sociales y la participación ciudadana en la toma de decisiones políticas y la gobernanza. En términos de la Psicología Social, se destaca la injerencia del capital social en la formación de actitudes, las normas sociales y los comportamientos individuales. En el caso de la Geografía, esta examina las variaciones que el capital social experimenta según la ubicación geográfica y los efectos de las redes sociales en el desarrollo local y regional.

Desde la Sociología, –disciplina eje de la presente investigación–, el desarrollo del capital social ha sido fundamental, especialmente en términos de analizar las redes e interacciones sociales, y su impacto en la cohesión social, la confianza, la solidaridad y la colaboración. En el ámbito del turismo, los productos científicos sobre el capital social se realizan sobre la base del turismo comunitario, turismo rural, turismo cultural, turismo de base comunitaria, turismo de naturaleza, ecoturismo, turismo solidario y en el turismo de cruceros o también conocido, como sector de cruceros turísticos.

La producción científica contemporánea, sobre el capital social adopta con frecuencia, la autoría de propuestas teóricas de James Coleman, Pierre Bourdieu, Robert Putnam y Francis

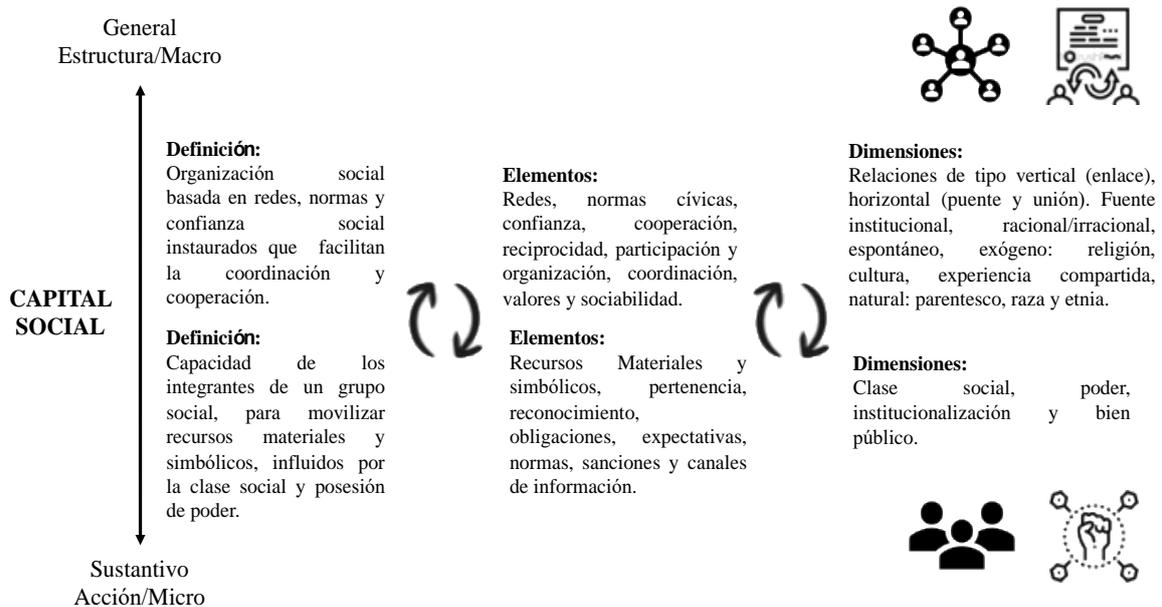
Fukuyama. A partir de dichos recursos, se comprenden definiciones, elementos, dimensiones, espacios de análisis estructural/macro y acción/ micro, así como las orientaciones del capital social hacia el orden, el conflicto o el cambio social.

De esa manera, en la teoría del capital social es importante especificar su entendimiento y abordaje, ya que de ello deriva la comprensión de dicha teoría y su aplicación bajo la distinción general o sustantiva (Sautu, 2005). De ahí que, dada su naturaleza interdisciplinaria, el capital social expone versatilidad y relevancia en el análisis de la sociedad posmoderna y las relaciones humanas. La figura 1 muestra los niveles de comprensión de la teoría capital social.

En el nivel general, que se puede entender a través de la perspectiva estructura/macro, como lo emplean Robert Putnam y Francis Fukuyama, el capital social se centra en las conexiones y relaciones sociales en sí mismas. Se refiere, a la existencia de redes sociales, normas de confianza y obligaciones recíprocas en una sociedad. El énfasis, está en las dinámicas de conexión y el peso de las mismas en el comportamiento colectivo y el bienestar social en general (Putnam, 1994).

En el nivel sustantivo, comprendido similarmente, con base en la acción o lo micro, de acuerdo con Pierre Bourdieu y James Coleman, el punto central del capital social se coloca en los recursos y beneficios tangibles que se derivan de las interacciones y las relaciones sociales, en la intención de ser utilizado para lograr objetivos concretos, como acceso a recursos, información, apoyo o influencia social, política y económica (Coleman, 1988).

Figura 1. Abstracción teórica del capital social



Elaboración propia

1.2.1. Categorías de análisis

Si bien, el capital social se disgrega ampliamente en elementos o categorías teóricas para comprender o explicar los fenómenos derivados de la relacionalidad interindividual o colectiva; al interés de esta investigación atañen cuatro de ellas: confianza, organización, participación y coordinación, entendidas desde el enfoque general o estructural mediado por la cultura. En esa perspectiva, el capital social asiente a las características de la organización social basada en redes, normas y confianza social instaurados, que facilitan la coordinación y cooperación (Putnam, 1994, 1995; Fukuyama, 1995).

Asimismo, el capital social es entendido, como un medio o recurso para la movilidad social, pertenecer a un colectivo; en otros casos, es una variable para determinar el desarrollo equitativo y la salud de los vínculos sociales (Putnam, 2003). Particularmente, el capital social adoptado es de naturaleza transmitida culturalmente, ya sea por la experiencia compartida, la tradición o la religión (Fukuyama, 1995).

Tanto Robert Putnam, como Francis Fukuyama asienten que, la confianza se coloca en el nivel más alto en la teoría del capital social. En consecuencia, la habilidad colectiva subyace al predominio de dicho valor en una sociedad. La confianza alude a la disposición o expectativa de las personas a fiarse genuinamente en otras, no precisa en lo acordado verbalmente sino en lo que se sabe y se está seguro que esa otra persona hará en el futuro. La confianza suele darse tanto interpersonal entre individuos, como social vinculada con aquella que se genera en instituciones, normas y sistemas en una sociedad (Putnam, 1995).

La confianza en sus dos concepciones impulsa las redes, permeadas por valores y esfuerzos propios. Los tres tipos de redes que se enmarcan en el capital social son: unión –bonding–, puente –bridging– y enlace –linking–. La primera red es exclusiva y vinculante dentro y fuera de la familia, amigos o de tipo formal; ya sea en el trabajo, de manera profesional, por la religión. Es también densa con vínculos fuertes para sustentar reciprocidad específica y movilizar la solidaridad. La red puente es impersonal, inclusiva y constituida por relaciones horizontales, la cual sobresale por la confianza generalizada y la actuación altruista (Putnam, 1993; 1994; 1995). La red enlace se caracteriza por las conexiones entre los diferentes niveles de poder o estatus social, es decir, el enlace se consolida a través personas portadoras de nexos, a la vez que operan como intermediarios (Narayan, 1998).

Por ejemplo, la confianza entre las autoridades locales de los destinos, el sector social, el sector privado, las empresas turísticas y las líneas de cruceros es esencial para mantener una relación a largo plazo. La confianza mutua puede contribuir a la actuación colectiva en situaciones vulnerables, en la resolución de problemas, para la inversión en infraestructura turística, la creación de productos turísticos, servicios de calidad, promoción, canales de información, estrategias comerciales, seguridad, hospitalidad en el destino, entre otros factores.

La organización en el contexto del capital social se refiere a la capacidad de las personas para trabajar juntas en grupos, comunidades o instituciones. Por un lado, es una norma biológica que moviliza a las personas. Por otro, se exterioriza en organizaciones formales, al igual que institucionales y no gubernamentales, comités, asociaciones comunitarias; o informales, como redes sociales. La organización implica la cooperación y la colaboración de individuos con el propósito de lograr objetivos compartidos y beneficiarse mutuamente (Fukuyama, 1995).

En concreto, una organización efectiva y colaborativa entre las partes interesadas, como las líneas navieras, las autoridades portuarias, las empresas locales y los diferentes sectores involucrados, puede asegurar que el destino ofrezca una experiencia turística integral (Rivera, 2010). Así, la coordinación eficiente garantiza que los cruceros turísticos sean recibidos y atendidos de manera adecuada, lo que aumenta la satisfacción de los turistas y promueve la concreción de itinerarios, para los arribos futuros.

La participación, se refiere al involucramiento activo de individuos en actividades sociales, políticas, económicas, laborales, culturales o comunitarias. En el contexto del capital social, la participación implica la conexión y la interacción de las personas en redes y grupos sociales, que

al trabajar activamente, estas redes y colectivos aumentan la confianza y la cooperación entre los miembros, para contribuir al desarrollo de relaciones de capital social (Putnam, 1995.)

En particular, la participación activa contribuye a facilitar la identificación y resolución colaborativa de conflictos que pueden surgir en torno a los arribos de cruceros. Los diferentes grupos sociales participantes, incluidos los residentes locales, las autoridades portuarias y las líneas de cruceros, pueden trabajar juntos para abordar preocupaciones y encontrar soluciones equitativas. Además, se abren canales de información claros para establecer planes, delimitar operaciones y efectuar negociaciones, reducir la incertidumbre y la desconfianza.

Sustancialmente, la coordinación atiende a la capacidad de las personas para trabajar juntas de manera efectiva y sincronizada en la consecución de objetivos comunes. Destaca, lo colectivo por sobre lo individual. En el marco del capital social, la coordinación se logra a través de la comunicación, la colaboración y la confianza entre los miembros de una red social, comunidad, grupo social o comité. Una mayor coordinación facilita la resolución de problemas y la toma de decisiones colectivas. Cabe señalar que, la coordinación se sustenta en su tipo de fuente, a saber, la institucional-racional e irracional; la espontánea; la exógena mediada por la religión la cultura y la experiencia compartida; así como, la natural derivada de las relaciones de parentesco, la raza y la etnia (Fukuyama, 1995).

Para ilustrar, la coordinación entre diferentes actores, como autoridades, empresas turísticas, líneas de cruceros, organizaciones sociales, es fundamental para garantizar los arribos permanentes al destino turístico, al igual que, una experiencia turística fluida. Por consiguiente, la coordinación adecuada aborda los problemas de seguridad, salud, económicos y políticos, para garantizar que los servicios y actividades estén unificados, lo que ayuda a mantener la confianza en el destino y la satisfacción de los turistas.

El capital social en sus diferentes dimensiones puede fortalecer la colaboración, la confianza mutua y la coordinación necesaria para mantener arribos de cruceros turísticos en un destino. Estas interacciones positivas contribuyen a una experiencia atractiva y satisfactoria para los cruceristas, en tanto influye en la decisión de las líneas de cruceros de continuar visitando el destino.

El análisis teórico sobre la problemática naviera es con la finalidad de reflexionar en lo que implica la actividad del sector de cruceros turísticos, ya que además de impactar en lo económico, laboral, y social para el desarrollo local de los destinos turísticos, contribuye también a comprender en cómo trabajar, sobre la base de los componentes sociales, normas o valores compartidos de sus integrantes, sin dejar a un lado el sentido de pertenencia y apropiación colectiva de su actividad (Corona, Peinado y Camacho, 2020).

En suma, la relación simbiótica entre el capital social y el turismo se materializa en dos vertientes; ya sea el turismo como eje principal de análisis que promueve el capital social para el bienestar colectivo. Mientras que, el capital social suele adoptarse como agente de cambio con la participación de los actores sociales, públicos y privados, para el desarrollo turístico en destinos, puertos y comunidades.

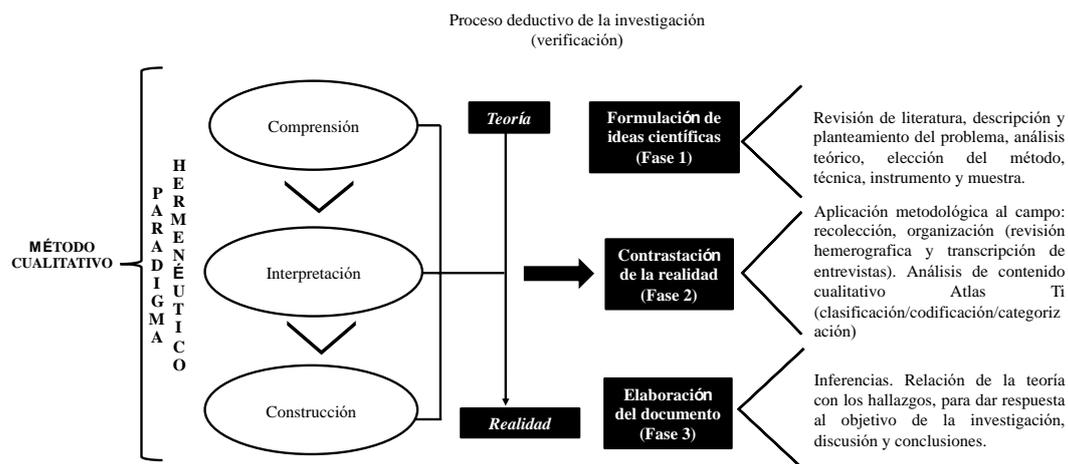
A partir del contexto previo, el objetivo de la investigación precisa constatar las acciones y estrategias derivadas de las relaciones de confianza, organización, participación y coordinación, entre los actores del sector público, social y privado –líneas de cruceros–, que ayudaron al permanente arribo de cruceros turísticos al puerto de Cabo San Lucas, a pesar de la crisis en dicho sector, en territorio mexicano durante el periodo 2010-2014.

2. Metodología

La investigación se desarrolló bajo la tradición cualitativa sustentada en el método interpretativo-hermenéutico. Se utilizó esta visión de estudio porque facilita la recopilación de materiales empíricos, vivencia personal, entrevista, textos documentales, históricos y visuales que describen los momentos habituales, problemáticos y los significados en la vida de los individuos (Vasilachis, 2006). La hermenéutica primó en toda la investigación. Es decir, en la elección del problema, la metodología, las técnicas, los instrumentos, el tipo de preguntas, la recolección de los datos, el análisis de dichos datos; ya que implican una actividad interpretativa (Martínez, 2015).

La figura 2 ejemplifica la triada metodológica aplicada –método cualitativo, hermenéutica y deducción–, que consistió básicamente en la verificación de ideas, nociones, supuestos, ya que partió de la teoría y descendió a la realidad empírica, a través de las etapas de comprensión, interpretación y construcción (Castillo y Lozano, 2006). La primera parte de la proceso consistió en la formulación –de enunciados científicos–, específicamente, revisión de la literatura, descripción y planteamiento del problema, análisis teórico, elección del método, técnicas –entrevista/revisión hemerográfica–, instrumento –guía de entrevista semiestructurada/matriz hemerográfica–, muestra –tres actores clave 1 del sector privado y 2 del sector público–, tipo de análisis de datos –cualitativo y documental– mediante ATLAS Ti.

Figura 2. Triada metodológica aplicada en la investigación



La contrastación con la realidad –segunda etapa– se logró mediante dos subfases. Esta partió de la recopilación y preparación de los hallazgos, a través de la revisión hemerográfica en internet facilitada por el periódico Peninsular Digital porque proveyó una sección de noticias turísticas de Los Cabos. Es decir, al constituirse el fenómeno de estudio en un hecho histórico, fue necesario realizar una búsqueda de las notas periodísticas que advirtieron sobre el tema de los cruceros turísticos durante el periodo 2010-2014. Dicha información, se sistematizó en una matriz electrónica elaborada en el programa informático Excel, a través de diversas clasificaciones tales como: fecha, fuente, título de la nota, actor/autoridad clave, adscripción de procedencia, contenido/resumen de la nota, comentarios relevantes.

Es importante mencionar, derivado de la pandemia por covid-19, y en seguimiento a las recomendaciones de prevención de la salud, tanto de los entrevistados como investigadoras, únicamente se alcanzó a concretar una entrevista cara a cara. El criterio de selección para las entrevistas correspondió a la aproximación de actores clave que figuraron en las notas periodísticas publicadas. Por ejemplo, personas con puestos de alto-medio mando, que

mostraron un rol importante en el acceso y manejo de la información para la toma de decisiones, referidas a temas turísticos. En este sentido, se ubicó al sector privado representado por la FCCA, SECTUR, gobernadores estatales, secretarios de turismo de cada entidad, directores de turismo municipales y personal directivo u operativo de la Administración Portuaria Integral (API).

En Cabo San Lucas, se obtuvo el apoyo de una ex directora de turismo local, a partir de una entrevista virtual, ella solía representar al presidente municipal de Los Cabos en eventos oficiales y crear-ejecutar planes de interés por el turismo o participar como moderadora-asistente durante las reuniones del comité local de cruceros. El contacto con los empresarios de cruceros se concretó mediante correo electrónico, el cual fue replicado por la expresidenta y apoderada de la FCCA. El contacto presencial se realizó con el ex secretario de turismo de Sinaloa. El testimonio de dicho actor se precisó relevante al interés de la investigación, dado su intervención constante durante las sesiones del Comité de Ruta Pacífico, ente conformado por las entidades Sinaloa, Jalisco y Baja California Sur; una estrategia unificada para la gestión específica de la seguridad y el turismo en los destinos.

Lo anterior dio continuidad a la segunda subfase con la revisión, organización y clasificación de la información, para lo cual se utilizó el método hermenéutico a partir del análisis y comprensión de las notas periodísticas recopiladas, a las cuales, las investigadoras con su interpretación dieron sentido y significado. Una vez realizada la lectura y observación del material hemerográfico, como la transcripción de entrevistas; en esta etapa clasificatoria, se seleccionó la información de mayor relevancia para los informantes, en la intención de comprender su significado y potencial vínculo con otra.

La información ya clasificada de Cabo San Lucas se exportó como documento al programa informático Atlas Ti versión 9.1.3.0, para llevar a cabo la codificación. La codificación partió de premisas generales del capital social identificadas en categorías durante la primera aproximación teórica. Lo anterior, permitió asociar códigos con fracciones de textos y concomitancias, a su vez, categorizar. La codificación facilitó la identificación de las categorías confianza, organización, participación y coordinación, al mismo tiempo favoreció la construcción del análisis sistematizado, del cual se emitió un reporte final. A partir del reporte generado, se dio seguimiento a la última etapa de la verificación, es decir, se construyeron las inferencias, análisis y confrontación de los hallazgos, con la teoría del capital social y el objetivo de la investigación.

3. Resultados

El análisis cualitativo de los hallazgos en ATLAS Ti, se realizó con base en 36 notas periodísticas recopiladas desde el periódico Peninsular Digital durante 2010-2014, tres entrevistas a actores clave y dos documentos institucionales relacionados con el sector de cruceros turísticos y el turismo. Si bien, dicho análisis no se centró en la regularidad de las categorías, sino más bien en su mención, significado o sentido. Sin embargo, su incidencia confiere una consideración interesante, porque ello brindó soporte al significado e interpretación de las categorías confianza, coordinación, organización y participación, respectivamente. A su vez, ayudó a distinguir descriptivamente el papel de los recursos de información, en los cuales se identificaron y codificaron las categorías.

3.1. Incidencias categoriales y recursos de información

Así, en la figura 3, los colores más oscuros exponen la categoría con más incidencia o la fuente en la cual se encontraron. Por consiguiente, se muestra un conteo total de 150 identificaciones entre las cuatro categorías, encontrándose el 40% de estas en las notas de

periódico, el 30% se extrajo de las tres entrevistas, el 24% derivó de la Política Pública de Cruceros⁵ y del Acuerdo por el Turismo⁶ el 6%. La confianza fue la categoría con más concurrencia, en tanto se nombró un total de 56 ocasiones. La coordinación fue la más mencionada en la Política de Cruceros –13– y en la entrevista –7– de la ex directora de turismo de Cabo San Lucas pero con un global de 38 veces. En general, la organización se detectó en 26 ocasiones, y la participación tuvo 30 repeticiones. Ambas categorías fueron mayormente señaladas en las notas periodísticas concentradas en la matriz hemerográfica.

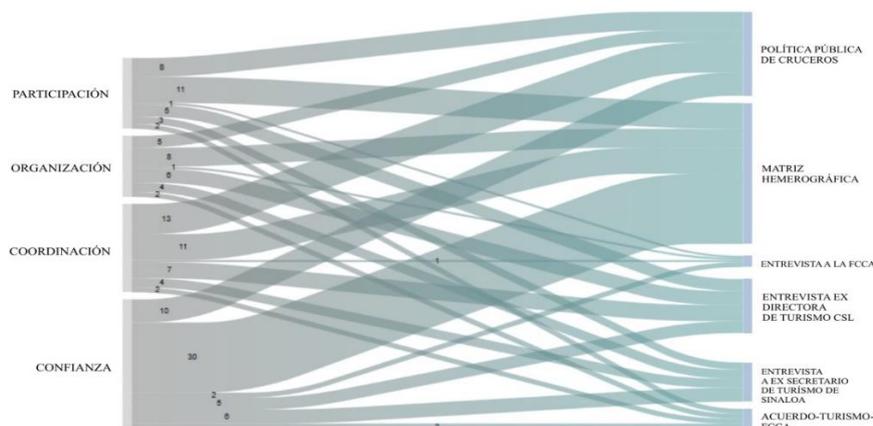
Figura 3. Documentos y concurrencia de las categorías de análisis

	10: MATRIZ...	12: Entrevist...	14: acuerdo-...	20: Política p...	21: Entrevista Ex D...	22: Entrevista FC...	Totales
Confianza	30	6	3	10	5	2	56
Coordinación	11	4	2	13	7	1	38
Organización	8	4	2	5	6	1	26
Participación	11	3	2	8	5	1	30
Totales	60	17	9	36	23	5	150

Elaboración propia, a partir del análisis de datos desde ATLAS Ti (2023)

La figura 4 corresponde al diagrama de Sankey que permitió visualizar las correlaciones entre las categorías y los recursos analizados. En concreto, se aprecia la utilidad de la técnica revisión hemerográfica, ya que al realizarse la investigación ex post facto, la provisión de las notas en la web realmente otorgó el más amplio conocimiento sobre el fenómeno en cuestión, en tanto el medio de comunicación digital replicó las voces, la necesidad de alianzas, acciones e interacciones entre los actores y sectores involucrados en el arribos de cruceros a Cabo San Lucas durante 2010-2014.

Figura 4. Correlaciones de categorías y las fuentes de información



Elaboración propia, a partir del análisis de datos desde ATLAS Ti (2023)

⁵ Creada para dar rumbo y contenido a las actividades del Estado en esta materia, para fomentar la coordinación entre dependencias del gobierno federal y los gobiernos locales, y a la relación con administraciones portuarias integrales, operadores de terminales para cruceros, operadores turísticos y demás prestadores de servicios relacionados con la atención de cruceros en nuestro país (SCT Y SECTUR, 2004).

⁶ Articula las acciones de los distintos actores vinculados con el sector turístico para: incrementar la conectividad y facilitar el tránsito; construir, mantener y mejorar la infraestructura turística; fortalecer la promoción turística; fomentar la inversión pública y privada; elevar la competitividad de los destinos; diversificar y enriquecer la oferta turística; fomentar la integración de cadenas productivas nacionales; ofrecer mejor servicio; impulsar cambios regulatorios y promover el desarrollo equilibrado sustentable (SECTUR, 2011).

Lo cual infiere la relevancia económica, social, cultural y política de la actividad crucerista en el mencionado puerto y en el desarrollo turístico como principal fuente económica. Por consiguiente, al sufrir el sector de cruceros turísticos efectos estructurales derivados de la política contra el narcotráfico, más no el retiro total en algunos puertos turísticos de México, dicha problemática se mantuvo en el ojo público por un largo periodo de tiempo.

Tiene sentido que, en la Política Pública de cruceros se hayan nombrado 36 incidencias entre las cuatro categorías, ya que es un lineamiento de orden federal creado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la SECTUR, con jurisdicción nacional, para el ordenamiento y operación del sector de cruceros turísticos en los puertos mexicanos. De ahí que, la categoría principal encontrada fue la coordinación. Categoría que, además es promovida, a través de la creación y operación del comité local de cruceros⁷, en los puertos donde arriban los barcos turísticos, como ocurrió en Cabo San Lucas.

En cuanto a, la entrevista realizada a la ex directora de turismo del puerto citado, esta proveyó la prevalencia de 23 menciones categoriales en total. Identificándose, la coordinación como la superior, al igual que, en la Política Pública mencionada anteriormente. Con base en, la entrevista al ex secretario de turismo del Estado de Sinaloa, el tema sustancial durante las interacciones entre el sector público, sector social y las empresas cruceristas fue la confianza. Lo cual coincidió con el testimonio otorgado por la entonces presidenta de la FCCA. Finalmente, la adhesión al Acuerdo Nacional por el turismo proveyó 9 menciones, en las cuales sobresalió la categoría confianza.

3.2. Evidencias del capital social en el sector de cruceros turísticos en Cabo San Lucas

Ante la amenaza de perder los cruceros en Cabo San Lucas se reforzaron los vínculos formales e informales para llegar a acciones que permitieron mantener la afluencia turística⁸. 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 Organización de Estados Americanos (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 dónde 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 pudo entender desde dos enfoques. Como una entidad en si misma, es decir, el comité local de cruceros, pero también en tanto norma promotora del orden que convocó a la realización semanal de las asambleas y seguimiento estricto de las minutas del

⁷ El comité local de cruceros de Cabo San Lucas se integró en un mecanismo para fortalecer la relación de la operación portuaria de cruceros con los actores y sectores locales. 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 y SECTUR, 2004, p. 41).

⁸ Ver tabla 4.

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, la reunión de Ocean Star Princess) y el público, a través del diagnóstico del turismo de cruceros fungieron como receptáculos de la participación del sector privado, público (municipal, estatal y federal) y social en 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 turística, 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.

Tabla 4. Evidencias del capital social en Cabo San Lucas

CATEGORÍA	ESTRATEGIAS	RESULTADOS	INSTANCIAS/SECTORES INVOLUCRADOS ⁹
Confianza	Promoción. Certificación internacional de seguridad (OEA). Programa local de seguridad.	Campaña de promoción de la marca "CABO". La confianza influyó en la decisión de viaje. Arribo continuo de cruceros. Derrama económica triple y empleos.	FONATUR, SECTUR, FITURCA y CPTM. SEMAR, SEDENA, PF, API CSL, SP y Tránsito municipal. SECTUR estatal, Comité local de cruceros.
Organización	Asambleas Semanales, y seguimiento a minutas. A través del Comité local de cruceros.	Calendario de acciones semanal para la llegada 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.
Participación	Intervención de los miembros durante las asambleas. Asistencia al Seatrade, eventos de la FCCA y Ocean Star Cruises. Diagnóstico del turismo de cruceros.	Reprogramación de itinerarios, promoción, programación de visitas de inspección, bienvenida a cruceros. Conocimiento del estado de la industria en México.	SECTUR, FONATUR, API, Sector privado, comitivas de: Sinaloa, Colima, B.C.S y Jalisco. Sector social.
Coordinación (local)	Programa de información al turista.	Información amigable al turista en puntos turísticos y seguridad local.	Dirección de turismo y Policía turística.

⁹ Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), Fideicomiso de Turismo de Los Cabos (FITURCA), Consejo de Promoción Turística de México (CPTM), Secretaría de Marina Armada de México (SEMAR), Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), Policía Federal (PF), Administración Portuaria Integral de Cabo San Lucas (API CSL), Seguridad Pública local (SP).

Zonas de prioridad turística. Programa cultural. Plan local de seguridad. Intercambio de placas.	Lazos de confianza con las navieras.	SECTUR estatal, Seguridad pública, PF, API y Comité local de cruceros.
--	--------------------------------------	--

Elaboración propia

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 categoría se sustentó en su capacidad de articular a las diversas dependencias integrantes del comité local 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, se salvaguardó tanto a visitantes como a residentes locales y reafirmó los lazos de confianza con las navieras.

Derivado de la disminución de arribos de cruceros a Cabo San Lucas, como resultado del 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 productivo.

Durante la realización de tres encuentros en un lapso menor a un año, participaron las comitivas de los tres estados conformadas por: API respectiva por entidad, gobernador estatal, secretario de turismo estatal, presidente municipal y/o 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 el Consejo de Promoción Turística de México (CPTM), la unificación del protocolo de seguridad, mediante la policía turística ante el sector privado y la bolsa de recursos de 300,000 dólares para promocionar la ruta.

4. Conclusiones

El objetivo de la investigación precisó constatar las acciones y estrategias derivadas de las relaciones de confianza, organización, participación y coordinación, entre los actores del sector público, social y privado –líneas de cruceros–, que ayudaron al permanente arribo de cruceros turísticos al puerto de Cabo San Lucas, a pesar de la crisis en dicho sector, en territorio mexicano durante el periodo 2010-2014.

Dado que, los cruceros turísticos 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 agentes en el puerto señalado. El valor confianza y las normas organización, participación y coordinación surgieron como fuentes de solidaridad para retener los cruceros turísticos.

Es importante distinguir que, el comité local de cruceros fue uno de los hallazgos de gran relevancia en Cabo San Lucas, ya que de éste emergió la fuente formal-racional del capital social, por el hecho de ser un lineamiento para la gestión del sector de cruceros en puertos mexicanos. Es decir, formal en tanto, este instrumento se creó a partir del Acuerdo por el que se estableció la Política Pública de Cruceros que promovieron la SCT y SECTUR en el año 2004.

El vínculo formal del sector privado se fundamenta en la unión de la FCCA al Acuerdo Nacional por el Turismo, cuyo interés radicó en potenciar la actividad turística en México. Este tuvo la premisa de articular las acciones de los distintos actores vinculados con el sector turístico, 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 sumó el 25 de marzo del 2012.

Fue así, como, el comité local de cruceros de Cabo San Lucas se integró en un mecanismo para reforzar las relaciones operativas de los cruceros, con los actores y sectores locales. La fuente racional de dicho comité, se reflejó en el proceso de debate y toma de decisiones, durante el cual, se reflexionó sobre las acciones a establecer –como se evidencia en los hallazgos–, que llevaron a la movilización colectiva de confianza, organización participación y coordinación.

La racionalidad intrínseca del comité de cruceros de Cabo San Lucas se vislumbró en la conciencia de actuación concertada entre sus actores integrantes, para lograr resultados efectivos. Asimismo, la reciprocidad al interior del comité local de cruceros, se rigió mediante los lineamientos formales 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 laborales.

La articulación del capital social en Cabo San Lucas gestó diferentes redes de interacción colectiva. Se configuraron relaciones de tipo unión –Bonding– o vinculante en vías de incrementar el capital social. Esta tipología relacional se distinguió por las premisas de vinculación y exclusividad en el arribo 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.

El comité de cruceros fue de naturaleza heterogénea, lo cual significó mayor capacidad de fusión y construcción de capital social. Precisamente, ésta distinción de dinámica asociativa definió la primera etapa de actuación en la localidad. Por lo tanto, la conjugación del capital social del comité local de cruceros promovió la reciprocidad cercana, 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 puente –Bridging– y de unión –Bonding–. La primera se originó para dirigir sus esfuerzos en consolidar capital social fuera de la división política de cada entidad federativa –Baja California Sur, Sinaloa y Jalisco–. En tanto, el otro vínculo relacional fue promovido por la necesidad de fortalecer a la Ruta Pacífico y el retorno de Mazatlán en la programación de recorridos; este se destacó por la confianza extendida. El comité de la Ruta Pacífico logró conectar a los líderes de gobierno y secretarios de turismo estatal, así como

también, crear y distribuir información relevante con sus grupos correspondientes, durante tres encuentros.

Fuera del puerto Cabo San Lucas, el comité local de cruceros y el comité de Ruta Pacífico tuvieron la necesidad de estar en constante comunicación con Secretarías de Estado de alcance nacional, al mismo tiempo, con el sector privado representado por la FCCA, que tuvo presencia regional operativa y administrativamente. En ese sentido, las conexiones entre el comité de cruceros, SECTUR, CPTM, SCT, SEMAR, SEDENA Y PF fue de enlace –Linking– o de carácter impositivo, en tanto las instancias federales se posicionaron en la cúspide organizacional. La interacción fue mediada por las diversas dependencias municipales, estatales y federales o entre sus intermediarios claves, respecto a temas ejes como promoción, diversificación, competitividad y seguridad o, para la gestión de recursos financieros en el ámbito público.

El trabajo organizado entre el comité local de cruceros, el comité de Ruta Pacífico y las líneas cruceristas conjeturó asuntos de emergencia en cancelación de arribos, seguridad, asistencia a 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 mexicanas 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, así como la promoción y competitividad.

Finalmente, este estudio resaltó la profunda relevancia del capital social en la resistencia y prosperidad del sector de cruceros turísticos en Cabo San Lucas, particularmente en tiempos desafiantes, derivado de la inseguridad en México. Los hallazgos brindan una lección valiosa para otras regiones que enfrentan situaciones similares de inseguridad o incertidumbre. De ahí que, se constituyen en directrices prácticas para fortalecer la resiliencia del mencionado sector en el futuro.

Referencias

- Acosta, J. (2017). Impacto económico del turismo de crucero: caso República Dominicana. *El Periplo Sustentable*. N° 33, julio-diciembre, pp. 35-55. Recuperado de <https://rperiplo.uaemex.mx/article/view/4850>
- Palafox-Muñoz, Alejandro et Vilchis-Onofre, Adrian. (2019). El lado oscuro del turismo de cruceros en Cozumel. *Études caribéennes* [En ligne], 43-44 | Août-Décembre 2019, mis en ligne le 10 octobre 2019. URL: <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/16562>; DOI: <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.16562>
- Amaro, A. y Battino, S. (2021). Turismo de cruceros en las Palmas de Gran Canaria (ESPAÑA): *Reflexiones territoriales*. Recuperado de https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/108120/1/Turismo_cruceros_Las%20Palmas.pdf
- Anaya, E., Dufau, Y. y Montenegro, E. (2022). Impacto económico en el turismo de cruceros en la actualidad. *Revista Plus Economía*, vol. 10, Núm. 2, julio-diciembre, pp. 40-48. Recuperado de <https://revistas.unachi.ac.pa/index.php/pluseconomia/article/view/567/458>

- Anaya-Ortiz, Julia Sderis y Palafox-Muñoz, Alejandro. (2015). Perfil del excursionista de cruceros que visita la Isla de Cozumel. *El periplo sustentable*. [S.I.], n. 28, p. 166-185, mar. 2015. ISSN 1870-9036. Recuperado de <https://rperiplo.uaemex.mx/article/view/4950> .
- ATLAS. Ti. (2023). *Utilización del programa de análisis cualitativo Atlas. Ti para gestionar y analizar datos*. Recuperado de <https://atlasti.com/2014/06/12/utilizacion-del-programa-de-analisis-cualitativo-atlas-ti-para-gestionar-y-analizar-datos/>
- 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.
- Blasco, Lucía. (2021). Aportes y experiencias en turismo de cruceros: un recorrido por Centroamérica. Recuperado de <https://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/3659/>
- Bosneagu, R., Coca, C. y Sorescu, F. (2015). Management and Marketing Elements in Maritime Cruises Industry. European Cruise Market. *Joint international Conferences, 10th EIRP Proceedings*, Vol. 10, pp. 345-353. Recuperado de <https://proceedings.univ-danubius.ro/index.php/eirp/article/view/1621/1599>
- Brida, J., Bukstein, D., Garrido, N., Tealde, E. y Zapata, S. (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. Recuperado de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322010000500002
- Busines Research and Economic Advisors [BREA]. (2019). *The Contribution of the International Cruise Industry to the Global Economy in 2018*. Recuperado de <https://cruising.org/en/news-and-research/research/2019/december/the-contribution-of-the-international-cruise-industry-to-the-global-economy-in-2018>
- Casales-García, V., Vázquez, T., Luque, A. y González-Abril, L. (2019). Análisis de la satisfacción de los clientes de cruceros turísticos y propuestas de mejoras. *RISTI, Revista Ibérica de Sistemas e tencologias de Infomação*, pp. 313-320. Recuperado de https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/116741/Analisis_de_la_satisfaccion_de_los_clientes_de_cruceros_turisticos_y_propuestas_de_mejoras.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Castillo, M. y Lozano, M. (2006). Hacia un modelo coimplicado para la construcción del conocimiento turístico: En M. Castillo y M. Lozano (Ed.) *Apuntes para la investigación turística* (pp. 132-166).
- Coch, C. (2014). Effects of cruise ships tourism on the remote town of Ísafjörður, Iceland. ResearchGate. Pp. 1-2. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/270477073_Effects_of_cruise_ship_tourism_on_the_remote_town_of_Isafjordur_Iceland/link/54abae7e0cf2bce6aa1d96bc/download
- 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. Recuperado de URL: <http://www.jstor.org/stable/2780243>

- Corona Álvarez, L. ., Peinado Osuna, N. I. ., & Camacho Castro, G. . (2020). Capital social en la Ruta del Pacífico mexicano ante la crisis del sector de cruceros turísticos, periodo 2010-2014. *Kalpana- Revista De Investigación*, (19), 69–93. Recuperado a partir de <https://publicaciones.udet.edu.ec/index.php/kalpana/article/view/5>
- Cosio, J. (2018). Turismo de Cruceros en Los Cabos, fundamental para el desarrollo. *Agencia informativa Conacyt*. Recuperado de <http://www.cienciamx.com/index.php/ciencia/economia/22342-turismo-crucero-los-cabos-desarrollo>
- Cruise Lines International Association [CLIA]. (2018). *Global Passenger Report*. Recuperado de <https://cruising.org/news-and-research/research/2019/may/2018-global-passenger-report>
- 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, N° 19, Pp. 1-27. Recuperado de <https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/13359/tendencias%20areas%202015%20ee.pdf?sequence=1>
- 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.
- Douglas, N., Ellis, B. y Frost, T. (2018). The Demand and Economic, Environmental & Social Impacts of Australian Cruise Tourism. *Australasian Transport Research Forum 2018 Proceedings*. Recuperado de <http://www.atrf.info>
- Esteve, J., García, A. y Gutiérrez, J. (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. Recuperado de <https://aecit.org/files/congress/19/papers/252.pdf>
- 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. DOI: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.016>
- 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. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/316280552_La_seguridad_como_factor_de_competitividad_en_el_turismo_de_cruceros_Un_estudio_comparativo_entre_Mazatlan_y_Puerto_Vallarta_del_2007_al_2012
- Florida Caribbean Cruise Association [FCCA]. (2019). *FCCA 2019 Cruise Industry Overview and Statistics*. Recuperado de <https://issuu.com/fcca/docs/2019-cruise-industry-overview-and-s>
- Fukuyama, F. (1995). *Trust: The social virtues and the creation of prosperity*. Free Press Paperback Edition. New York.
- Gallego, D. (2015). *Turismo de cruceros*. Tesis de Doctorado. Universidad de Sevilla. España.
- Garay, L. (2015). Luces y sombras del turismo de cruceros: El caso de Barcelona. *Documents D' Anàlisi Geogràfica*. Vol. 61/3, pp. 563-580. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.259>

- Gauna, C., Virgen, C. y Velázquez M. (2010). La percepción de los turistas de cruceros sobre la calidad de los servicios en Puerto Vallarta. En Núñez, P. y Arnaiz, S. (Coords.), *Impactos y dimensiones del Turismo*. (pp. 87-100). México: Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa. Recuperado de <http://www.cuc.udg.mx/sites/default/files/publicaciones/2010%20-%20Impactos%20y%20dimensiones%20del%20Turismo%20-%20interiores.pdf>
- Herrera Díaz, S., y Chungandro, P. (2015). Los Cruceros: Una experiencia que se vive en las Islas Galápagos de Ecuador. *Kalpana, Revista De Investigación*, (13), 28–48. Recuperado de <https://publicaciones.udet.edu.ec/index.php/kalpana/article/view/60>
- Hung, K., Huang, H. y Lyu, J. (2020a). The means and ends of luxury value creation in cruise tourism: The case of Chinese tourists. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, vol. 44, septiembre, pp. 143-151. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2020.05.004>
- Hung, K., Jin-Soo, L., Wang, S. y Petrick, J. (2020b). Constraints to cruising across cultures and time. *International Journal of Hospitality Management*, Vol. 89, <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2020.102576>
- Kovalesvskienė, L., Letinauskienė, I. y Straksienė, G. (2017). Cruise tourism in the Baltic Sea Region: Lithuanian case. Social Sciences. *Vadyba, Journal of Management*, Vol. 31, Nº 2, pp. 71-75. Recuperado de <https://www.ltvk.lt/file/zurnalai/09.pdf>
- 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. Recuperado de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_071220.pdf
- London, W., Moyle, B. y Lonhmann, G. (2017). Cruise infrastructure development in Auckland, New Zealand: a media discourse analysis (2008-2016). *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, pp. 615-633. <https://doi.org/10.1080/10941665.2017.1308390>
- 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, Nº 2, pp. 351-368. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6132945>
- 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. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/673/1/012031>
- Marshall, C., Morris, E. y Unwin, N. (2016). An epidemiological study of rates of illness in passengers and crew at a busy Caribbean cruise port. *BioMed Central Public Health*, 16, 314, pp. 1-6. <https://doi.org/10.1186/s12889-016-2991-3>
- Martínez, H. (24 de abril del 2012). *Debe FONATUR mejorar las estrategias para retener el mercado crucerista*. Peninsular Digital. Recuperado de <https://peninsulardigital.com/2012/04/29/deben-mejorarse-las-estrategias-para-retener-el-mercado-crucerista/>
- Martínez, C. (2011). Organización Espacial del Turismo de Cruceros en México. *Études Caribéennes (en línea)*. Número 18. Pp. 50-77. Recuperado de <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/5077>
- Martínez (USB-Venezuela), M. (2015). Hermenéutica y análisis del discurso como método de investigación social. *PARADIGMA*, 23(1), 9-30. <https://doi.org/10.37618/PARADIGMA.1011-2251.2002.p9-30.id270>

- 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, Pp. 1-31. Doi: <https://doi.org/10.22004/ag.econ.262580>
- Monpanthong, P. (2018). Efficiency of cruise port management: a comparison of Phuket and Singapore. *Pertanika Journals Social Sciences & Humanities*, 26 (4), pp. 2787-2808. Recuperado de [http://www.pertanika.upm.edu.my/resources/files/Pertanika%20PAPERS/JSSH%20Vol.%2026%20\(4\)%20Dec.%202018/38.%20JSSH-2268-2017.pdf](http://www.pertanika.upm.edu.my/resources/files/Pertanika%20PAPERS/JSSH%20Vol.%2026%20(4)%20Dec.%202018/38.%20JSSH-2268-2017.pdf)
- Moo, M., Estrella, C., Segrado, G. y Arroyo, L. (2015). Estudio de un destino de cruceros a partir de la estimación del efecto multiplicador: caso Cozumel, México. *Études Caribéennes*, 31-32. <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.7522>
- 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*, Vol. Pp. 91-111. <https://doi.org/10.15517/dre.v14i3.12567>
- Narayan, D. (1998). *Bonds & Bridges: Social Capital and poverty*. Poverty group, PREM World Bank, pp. 1-52. Recuperado de <https://documents1.worldbank.org/curated/en/989601468766526606/pdf/multi-page.pdf>
- 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. Recuperado de <https://rccd.ucf.edu.cu/index.php/aes/article/view/165>
- Palafox, A., Aguilar, A. y Anaya, J. (2015). Cozumel y la transformación de su paisaje por el turismo de cruceros. *Revista Ciencias Sociales*, (149), pp. 103-115. Recuperado de <http://repobiblio.cuc.uqroo.mx/bitstream/handle/20.500.12249/2060/cozumel%20y%20la%20transformacion%20de%20su%20paisaje%20por%20el%20turismo%20de%20cruceros.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Papadopoulou, G. y Sambracos, E. (2014). Recent evolution of cruise activities in European ports of embarkation: a quantitative and economic approach. *Archives of Economic History*, vol. 1, No. XXVI No., pp. 7-26. Recuperado de URI: <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/id/eprint/68626>
- Patiño Romarís, C. A., López González, A. y Lois González, R. C. (2023). Tendencias recientes del turismo de cruceros en el Atlántico Occidental Ibérico, un estudio de caso. *Investigaciones Turísticas* (25), pp. 294-320. <https://doi.org/10.14198/INTURI.21001>
- 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. México.
- Peinado, Nadia; Corona, Lidia y Flores, Silvestre. (2022). El rol del capital social en el turismo de cruceros en el Pacífico mexicano: caso Puerto Vallarta. *Rotur, Revista de Ocio y Turismo*, 16 (1), 60-80. <https://doi.org/10.17979/rotur.2022.16.1.8665>
- Putnam, R. (1993). The prosperous community. Social Capital and Public life. *The American Prospect*, vol. 4, no. 13, pp. 1-11. Recuperado de <https://prospect.org/infrastructure/prosperous-community-social-capital-public-life/>

- Putnam, R. (1994). *Para hacer que la democracia funcione: la experiencia italiana en descentralización administrativa*. Con Robert Leonardi y Raffaella Nanetti. Venezuela: Editorial Galac.
- Putnam, R. (1995). Bowling Alone: America's Declining Social Capital. An interview with Robert Putnam. *Journal of Democracy*, Vol. 6, no. 1, pp. 65-78. Recuperado de <https://www.journalofdemocracy.org/articles/bowling-alone-americas-declining-social-capital/>
- Putnam, R. (2003). *El declive del capital social: Un estudio sobre las sociedades y el sentido comunitario*. Editorial: Galaxia Gutenberg. España.
- Renaud, Luc. (2022). Estrategia de control de la movilidad turística: análisis de los procesos biopolíticos de territorialización de la industria del turismo de cruceros dentro de un destino caribeño. *Via Tourism Review* <https://doi.org/10.4000/viatourism.8282>
- Rivera, M. (2010). Los puertos deportivos como infraestructuras de soporte de las actividades náuticas de recreo en Andalucía. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 54, 335-360.
- 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*, n. 21, pp. 5-30. Recuperado de : <https://rperiplo.uaemex.mx/article/view/5013> Fecha de acceso: 10 ago. 2023
- Santesteban, I. (2018). *Potencialidades y amenazas del turismo de cruceros en las Islas Baleares*. Tesis de Maestría. Universitat de las Illes Balears, Facultad de Turismo. España.
- Sanz-Blas, S., Buzova, D., Garrigós-Simón, F. y Narangajavana, Y. (2020). Implicaciones del turismo masivo en un destino de cruceros. *INNODOCT 2020. International Conference on Innovation, Documentation and Education*. Editorial de la Universidad Politécnica de Valencia. Recuperado de <http://hdl.handle.net/10251/162141>
- Sardiñas Gómez, O. (2012). Maritimidad y turismo en La Habana: Una relación para el desarrollo. *Investigación y desarrollo*, Vol. 20, Nº 1, pp. 54-73. Recuperado de <https://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/investigacion/article/view/3728>
- Sautu, R. (2005). *Todo es teoría. Objetivos y métodos de investigación*. Ediciones Lumiere, S.A.
- Secretaría de Turismo [SECTUR]. (2011). *Adhesión de la Florida-Caribbean Cruise Association al Acuerdo Nacional por el Turismo*. Recuperado de <https://www.puertodevallarta.com.mx/Documentos/comite/acuerdo-turismo-fcca.pdf>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes [SCT] y Secretaría de Turismo [SECTUR]. (2004). *Acuerdo por el que se establece la Política Pública de Cruceros*. *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado de https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=665746&fecha=26/08/2004#gsc.tab=0
- Singh, A., Asmath, H., Chee, C. y Darsan, J. (2015). Potential oil spill risk from shipping and the implications for management in the Caribbean Sea. *Marine Pollution Bulletin*. Pp. 1-11. <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpolbul.2015.01.013>
- Sistemas de Información del Turismo en México [DATATUR]. (2017). *Compendio Estadístico del Sector Turismo*. Recuperado de <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Actividades%20En%20Crucero.aspx>

- Sosa Ferreira, A. y Martínez, Claudia. (2016). El turismo de cruceros y la transformación del paisaje: Majahual, México. *El Periplo sustentable*. On line. No. 31. Recuperado de <https://rperiplo.uaemex.mx/article/view/4881> Fecha de acceso: 10 ago. 2023
- Spencer, A. y Spencer, D. (202). Cruising on choopy seas: the revitalization of Jamaica as a cruise ship destination post covid-19. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, vol. 14, no. 2, pp. 99-114. <https://doi.org/10.1108/WHATT-12-2021-0155>
- Svaetichin, I. (2016). *Cruise ship generated waste in the Baltic Sea. A study from the ports' point of view won a posible updated waste management system*. Tesis de Mestría. University of Helsinki. Helsinki.
- 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. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.10.032>
- 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.
- Wang, K., Wang, S., Zhen, L. y Qu., X. (2016). Cruise shipping review: operations planning and research opportunities. *Maritime Business Review*, I (2), pp. 133-148. <https://doi.org/10.1108/MABR-04-2016-0007>
- Wilson, J., Doscher, C. y Simmons, D. (2018). Tourism, biosecurity and pathways into New Zealand: identifying risk and mitigation strategies. *B3 Science Solutions for Better Border Biosecurity*. Pp. 1-22. Recuperado de https://researcharchive.lincoln.ac.nz/bitstream/handle/10182/10439/Simmons_Tourism%2020-%202018%20REPORT%20final%20B3.pdf?sequence=9&isAllowed=y
- Xie, G., Qian, Y. y Wang, S. (2021). Forecasting chinese cruise tourism demand with big data: an optimized machine learning approach. *Tourism Management*, Vol. 82, febrero. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2020.104208>