



## El rol del capital social en el turismo de cruceros en el Pacífico Mexicano: caso Puerto Vallarta

The role of social capital in cruise tourism in the Mexican Pacific: the case of Puerto Vallarta

Nadia Ilenia Peinado Osuna  
Universidad Autónoma de Sinaloa  
[nadiapeinado@uas.edu.mx](mailto:nadiapeinado@uas.edu.mx)  
<https://orcid.org/0000-0002-9762-7242>

Lidia Guadalupe Corona Álvarez  
Doctorante del Programa Educativo:  
Doctorado en Gestión del Turismo  
de la Universidad Autónoma de Occidente  
[licorona78@gmail.com](mailto:licorona78@gmail.com)  
<https://orcid.org/0000-0002-5609-8540>

Silvestre Flores Gamboa  
Universidad Autónoma de Occidente  
[silvestre.flores@uadeo.mx](mailto:silvestre.flores@uadeo.mx)  
<https://orcid.org/0000-0002-4009-9442>

Recibido/Received: 19-08-2021

Aceptado/Accepted: 27-09-2021

### **RESUMEN:**

El artículo versa sobre el rol que tiene el capital social ante el sector de los cruceros turísticos en el destino de Puerto Vallarta, Jalisco, en el periodo 2010-2014. Motivo de la cancelación ocasionada en el puerto de Mazatlán, Sinaloa, a causa de la inseguridad y la falta de gestión de los actores del sector público y privado, en el tiempo antes mencionado. La navegación de los cruceros incluye, además de los estados de Jalisco y Sinaloa, el puerto de Cabo San Lucas, Baja California Sur, a este recorrido se le conoce como: la "Ruta del Pacífico Mexicano". En primer lugar, la investigación busca conocer la intervención del capital social con las categorías de la confianza, participación, organización y coordinación para evitar la crisis de los cruceros turísticos en el puerto de Vallarta, posterior, se desarrolla la aplicación del método cualitativo bajo el paradigma hermenéutico y finalmente, se exponen los resultados donde se constata la creación de un comité local de cruceros bajo la pronta actuación de los elementos del capital social.

*Palabras clave:* Cruceros Turísticos, Capital Social, Crisis, Comité local de cruceros, Puerto Vallarta

**ABSTRACT:**

The article examines the role of social capital in the cruise tourism sector in Puerto Vallarta, Jalisco, during the period 2010-2014, when cruises into the port of Mazatlan, Sinaloa, were suspended owing to lack of safety and management by public and private sectors agents. Puerto Vallarta lies on the so-called Mexican Pacific cruise route, which includes the states of Jalisco, Sinaloa and Baja California Sur (Cabo San Lucas). The study begins by examining the role of social capital in relation to factors such as trust, participation, organisation and coordination in safeguarding cruise tourism in the port of Vallarta, followed by a qualitative-hermeneutic analysis of the situation. The results reveal the central role played by the local cruise committee, created as a result of the prompt action of social capital elements within the sector.

*Keywords:* cruise tourism, social capital, crisis, local cruise committee, Puerto Vallarta

**CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO/ HOW TO CITE THIS ARTICLE**

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>

**I. INTRODUCCIÓN**

La presente investigación se desarrolla en el campo del sector turístico a partir de las bases de la sociología, con la finalidad de identificar y conocer cuáles fueron los factores que intervinieron para evitar la cancelación total de los cruceros turísticos en Puerto Vallarta, Jalisco, durante el periodo 2010-2014, esto ante una situación de crisis de la inseguridad. Es importante señalar, que los elementos de confianza, organización, participación y coordinación fueron los indicadores analizados de la teoría del capital social.

Ahora bien, antes de entrar al problema de los hechos sobre los cruceros turísticos de mencionado destino, es preciso resaltar la práctica del turismo costero. De acuerdo con la Organización Mundial del turismo (OMT), éste se entiende que emerge de aguas interiores y el marítimo, o mejor conocido como el turismo de cruceros, consiste en la doble funcionalidad de transportar y alojar a los viajeros que tienen intereses de recreo con una programación anticipada (OMT, 2019).

Por su parte, el turismo de cruceros en México ha estado presente desde la década de 1970 del siglo XX, 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 a partir del año de 1980 captó la atención del estado al convertirse en el planificador de planes y proyectos aplicables en los destinos de costa, encaminados usualmente al turismo de sol y playa (Martínez, 2011).

Dada la relevancia del sector de los cruceros turísticos en México, el arribo de estos barcos contempla 20 destinos, pero tan sólo el 70% de las llegadas se concentran en siete de ellos como son: Cozumel, Majahual, Ensenada, Progreso, Cabo San Lucas, Puerto Vallarta y Mazatlán. En el año 2017, los ingresos asociados del sector 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).

Además, 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). Razón por la cual, hoy en día,

se distinguen en el país cuatro rutas de cruceros turísticos de acuerdo en la siguiente tabla (no. 1), información de las Noticias de cruceros (2019):

Tabla 1. Rutas de cruceros turísticos en territorio mexicano

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

Fuente: Noticias de cruceros (2019).

El segmento de los cruceros a fines de la primera década del siglo XXI experimentó un ligero decrecimiento por la afectación en la infraestructura portuaria a causa de fenómenos naturales. Posterior de un conjunto de acciones se logró recuperar la planta turística en los puertos afectados, aunque, en los años siguientes se presentaron eventos que impactaron con mayor intensidad la dinámica naviera. Hechos como la crisis económica del 2008 en Estados Unidos, la influenza H1N1 en el 2009, los *Travel Warning*, además del incremento de sucesos violentos asociados a la guerra contra el narcotráfico<sup>1</sup>. Así mismo, los percances en Acapulco y Mazatlán trastocaron el ejercicio de esta actividad turística en el año 2011, específicamente se suscitó la cancelación del puerto de Mazatlán, Sinaloa donde se cancelaron y retiraron totalmente los cruceros en el periodo 2010-2014, por motivo de la inseguridad y falta de gestión de los actores tanto del sector público como privado de la localidad (Martínez, 2011; Peinado, 2016).

De acuerdo al panorama general de la industria del turismo de cruceros en México y de los hechos ocurridos en el estado sinaloense, para efecto de este artículo se precisa la ruta Mar de Cortés, también conocida como “la Ruta del Pacífico Mexicano”. Dicha navegación comprende en especial los destinos de Cabo San Lucas, Mazatlán y Puerto Vallarta, destacados en la tabla antes expuesta. En este caso, como acción y alerta previa de la cancelación en Mazatlán, los puertos turísticos de Puerto Vallarta, Jalisco y Cabo San Lucas, Baja California Sur tomaron medidas preventivas para evitar la cancelación total del sector de los cruceros turísticos. Por tanto, se plantea como principal objeto de estudio a la costa de Puerto Vallarta, Jalisco, destino tradicional de sol y playa en comparación con Mazatlán, Sinaloa y; al mismo tiempo, para conocer e identificar las categorías del capital social arriba expuestas para evitar la crisis de los cruceros turísticos que vivió el puerto vecino (Mazatlán). En este sentido, se muestra el continuo arribo de los cruceros de Puerto Vallarta disponible a través del compendio estadístico de DATATUR (2017) y API Puerto Vallarta (2019), véase en la 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: DATATUR (2017); API Puerto Vallarta (2019).

<sup>1</sup> Durante 2010-2016, periodo del gobierno presidencial de Felipe Calderón Hinojosa.

En el 2000 al 2004, llegaron a este mismo puerto 791 barcos turísticos, para el 2005 al 2009, hubo un aumento positivo 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 -38% inferior, en relación al lapso anterior. Aunque para 2015-2019, se recibieron 695 arribos, se puede observar como Puerto Vallarta no logró recuperar su tendencia previa al 2010-2014. Bajo este panorama de incertidumbre en la participación y acción de los actores, tanto del sector público como privado de la localidad de Vallarta, surgió el interés de vincular el capital social bajo los elementos de la confianza en cómo emerge, ¿cómo fue la participación y la organización de los agentes involucrados y finalmente su coordinación, para llegar al éxito del continuo arribo de los cruceros turísticos en el periodo del 2010-2014?

## II. CONTEXTUALIZACIÓN DEL TURISMO DE CRUCEROS EN PUERTO VALLARTA

Las llegadas de cruceros a México se pueden apreciar en la tabla 3, donde el año 2010, proyectó una mejora del 10.8% en arribos en relación a los 2,404 recibidos, durante 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 este año el que sufrió la mayor pérdida del sector de cruceros en territorio nacional durante el tiempo señalado.

Tabla 3. Llegas de cruceros turísticos a México de 2010-2019.

Año	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Arribos de cruceros	2,692	2,282	1,772	1,622	2,091	2,179	2,269	2,558	2,671	2,608

Fuente: Compendio Estadístico de DATATUR (2018c).

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 a la cifra del 2010, con un 15.7% de diferencia, pero, sólo un 4% mayor que el 2015. Para el 2017, se tuvo un incremento sobresaliente del 11.3% y en 2018, un 4.2%. Aunque para el 2019, el sector de cruceros concluyó con una ligera pérdida del -2.3% respecto al 2018. En enero de 2019, los puertos que recibieron el mayor número de pasajeros por cruceros en México fueron: Cozumel, Ensenada y Majahual, en total sumaron el 75.2% a nivel nacional (DATATUR, 2019). La tabla 4, comprende los ingresos por concepto de llegadas de cruceros al país, al igual que, el gasto promedio realizado por el pasajero en los puertos del 2014 al 2018.

En el año 2014, se percibe sobre los ingresos de este segmento turístico llegaron a 418.8 millones de dólares, mientras que, para el 2015 399.2 correspondió 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 anterior.

Tabla 4. 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: DATATUR (2019).

La fila según el consumo crucerista, manifestó 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; aumentó los ingresos 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.

## 2.1 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, 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 (API) 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 (API Puerto Vallarta, 2010-2015).

En este sentido, la tabla 5 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. 4) que incluye el periodo en declive del sector a nivel nacional. 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.

Tabla 5. Llegadas de cruceros y pasajeros a Puerto Vallarta en 2010-2014

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

Fuente: Compendio estadístico de DATATUR (2017).

La tabla 6, expone sobre la contribución más alta del gasto total que realizaron los pasajeros, la cual corresponde al 82.7%, el segundo lugar lo ocupó el consumo de los cruceros turísticos con

el 14.1% y, por último, el gasto de la tripulación con el 3%. El gasto total del turismo de cruceros en Puerto Vallarta generó empleo directo a 636 residentes con una cuota de 4.4 millones de dólares en salarios anuales (BREA, 2018).

Tabla 6. 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
Pasajero	35.1	118.09	82.7
Tripulación	1.3	34.63	3
Crucero	6.0	N/A	14.1

Fuente: BREA (2018).

La importancia del arribo de los barcos 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 (Acosta, 2017). La contribución económica del sector de cruceros derivada de las visitas de pasajeros, los 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 del 2017-2018 (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 de transportación 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 fueron generados por el gasto indirecto en los otros sectores de la economía (BREA, 2018).

## 2.2 EL CAPITAL SOCIAL EN EL SECTOR DE CRUCEROS TURÍSTICOS

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. El capital social se comprende desde autores contemporáneos como Robert Putnam y Francis Fukuyama. A partir de estas visiones 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 del sector turístico de cruceros.

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 como el turismo. En ese orden de ideas, el binomio capital social y turismo es una vía que coadyuva al progreso de las comunidades. Lo cual sustenta, el enfoque macro-estructural del capital social a través de los atributos promotores de la eficiencia en la sociedad.

Al igual que lo expone Robert Putnam, donde el capital social son las características de la organización social, tales como la confianza, las normas, las redes que mejoran el desempeño societario a través de acciones coordinadas. En tanto, la confianza radica en el ejercicio recíproco

y mutuo mediante lazos directos e indirectos. Las normas y redes se conforman en fuentes de confianza que acentúan la cooperación, puesto que, a mayor nivel de confianza en la comunidad, mayor es la probabilidad de organización entre los actores sociales ante problemas colectivos. En ello consiste las facetas público-privada e individual-colectivo del capital social (Putnam, et ál., 1994; 1995).

En la conjunción del turismo y capital social, es importante el reconocimiento de valores, normas, creencias, comportamientos, como propiedades previas 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 (Cacciutto y Barbini, 2015).

Cabe destacar, los tres tipos de redes que se enmarcan en el capital social: 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 voluntaria altruista. 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.

Cada red se distingue por sus formas de confianza interna impulsadas a su vez por valores y esfuerzos propios de la misma. Si bien, el capital social es relacional, su alcance es más extenso cuando las relaciones son entre grupos heterogéneos (Putnam, 1993; 1995; Putnam, et ál., 1994; Narayan, 1998). En ese sentido, las redes de cooperación en la práctica del turismo rural o mejor conocido como Pueblos Mágicos en México, puede dificultar 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).

Sin embargo, la unión del turismo con el capital social en el medio rural cimienta bases sólidas mediante 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 influye sobre el dominio, manejo y beneficio de los bienes comunes (Keiffer, 2018).

Otra forma de visualizar el capital social es a través de los atributos instaurados en las relaciones humanas. De esta manera, Fukuyama denomina capital social a las normas y valores compartidos concurrentes que promueven la cooperación colectiva (Fukuyama, 1995). Por consiguiente, el capital social es una forma de mirar la cultura, donde la confianza toma el nivel más alto en una sociedad o en partes de esta. En consecuencia, las organizaciones más efectivas se basan en comunidades con valores éticos compartidos en tanto que no requieren de un contrato ni de normas jurídicas para regular sus interacciones, lo cual viene dado por el consenso moral anticipado que brinda una base para la confianza mutua.

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 (López, 2015).

En ese marco, el orden social es generado a menudo por la vía jerárquica y centralizada (formal) e instintiva (más informal) en los individuos. Las normas espontáneas son informales dado que no se encuentran escritas ni publicadas, mientras que, las normas creadas por fuentes subordinadas de autoridad se configuran en leyes documentadas, constituciones, regulaciones

etc. Otras normas sociales son producto de la elección racional o heredadas culturalmente y, en su origen, son no racionales. El raciocinio alude a la organización y comparación de alternativas posibles y la selección de la mejor de ellas, es decir, las diversas normas se debaten y contraponen conscientemente a través de un proceso de reflexión intelectual anticipado. Lo irracional e instintivo tiene que ver con el comportamiento moral del ser humano conducido por las emociones (Fukuyama, 1999a; 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, por ejemplo, para el mercado crucerista en los destinos turísticos.

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. Por ende, el capital social y el turismo alternativo representan una oportunidad para el progreso 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).

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 avance colectivo, 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).

En resumen, se incluye la tabla (no. 7) con los elementos más relevantes que se derivaron de la revisión teórica de los referentes contemporáneos del capital social: Robert Putnam y Francis Fukuyama.



Tabla 7. Autores y elementos relevantes de la teoría capital social

Autores	Definición	Espacio de análisis	Elementos	Dimensiones
<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 (Putnam, 1993, 1995; Putnam, et ál., 1994; Fukuyama, 1995, 1999a, 1999b).

Lo expuesto, comprende la lógica común de la teoría del capital social sobre describir fenómenos sociales. Putnam y Fukuyama coinciden en el principio fundamental del capital social como 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. El desarrollo intelectual de los autores manifiesta el valor otorgado al capital social como un factor importante en el progreso de las sociedades para mejorar la vida de las personas. Al ser éste de naturaleza endógena en una comunidad, debe considerarse en la formulación de políticas de desarrollo efectivas que verdaderamente amplíen sus efectos de justicia social, como en el caso de los países pobres.

Respecto a la dupla capital social y turismo, esta 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 de agentes sociales, públicos y privados.

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 empresarial, social y de otros organismos dedicados a esta actividad. Aunque, la constitución del turismo de cruceros como recurso privado aumentó la complejidad de su funcionamiento, sobre todo, cuando dejó de arribar a puertos turísticos en México. Es justo en esas circunstancias cuando la intervención del capital social facilitó la participación de los actores para resolver problemas de alcance o beneficios generales. En este sentido, la aplicación del capital social en el turismo

de cruceros permitió esclarecer las capacidades colectivas de la comunidad implicada durante la crisis de cruceros, específicamente en Puerto Vallarta.

### III. 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 está clara (Morse, 2003; Vasilachis, 2006, p. 31).

La metodología cualitativa se sustenta en el paradigma hermenéutico que busca definir cualidades susceptibles sobre un fenómeno, así como, explicar la relación causal entre los elementos del sistema de problemas que lo conforman. En este sentido, el método básico de toda ciencia es la observación de los datos o hechos y la interpretación (hermenéutica) de su significado, ambos 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 reconocido periódico de Puerto Vallarta, misma que fue efectiva a través del internet. 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.

Como principal fuente hemerográfica se tomó el periódico<sup>2</sup> Notivallarta, 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.

La recopilación de la información a través de estos 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,

---

<sup>2</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.

personaje/autoridad (nombre), a qué instancia o empresa estuvo 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 con enfoque deductivo, como parte del instrumento para realizar la entrevista, 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).

Cabe señalar, derivado de la contingencia sanitaria del COVID-19, y en seguimiento a las recomendaciones de prevención de la salud, tanto de los entrevistados como investigadores, la entrevista al sector privado se condujo mediante correo electrónico, la cual fue replicada por la presidenta y representante de los empresarios de líneas navieras que conforman la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe (FCCA por sus siglas en inglés). La segunda entrevista se dirigió a los actores del sector público de Puerto Vallarta representados por el director de turismo zona norte, quien fue dependiente de la Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco. En este caso, la entrevista se realizó vía telefónica.

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 en Puerto Vallarta.

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 cuales 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.

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, por ende, la categorización, ayudó a elaborar un análisis organizado. Una vez categorizada la información se relacionó las bases teóricas y conceptuales, se verificó el supuesto hipotético, los objetivos y, finalmente se formularon las conclusiones de la investigación.

#### **IV. RESULTADOS**

El análisis de los resultados se basó en la descomposición de las cuatro categorías de estudio: confianza, organización, participación y coordinación. La siguiente tabla (no. 8) 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. Se adicionó el origen de las distintas dependencias mediadoras y los efectos referidos.

Tabla 8. Evidencias del capital social en Puerto Vallarta

Unidad de contexto	Unidad de análisis	Categoría	Estrategia	Instancias	Resultados
Puerto Vallarta	Comité de cruceros	<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 público.	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 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</b>	Alineación de propuestas. Planes de negocio. Red interna de seguridad. Campaña Back 2 Puerto Vallarta: 500,000 pesos. Compromiso por el sector turístico. Membresía platino FCCA	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.
---------------------	--	---	--

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. La confianza cimienta del capital social primó en la interrelación entre el sector privado, público y social en el puerto. Primero, legitimó las acciones dirigidas en lograr las circunstancias de certidumbre en el destino, durante el constante ambiente de inseguridad en territorio nacional. Por ello, la confianza fue una condición primaria para la decisión de viaje también, un valor compartido entre el sector privado, público, social y turístico local derivado del retorno del puerto de Mazatlán a la ruta. 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 también suscitó la organización entre los actores turísticos y locales en Puerto Vallarta. En ese sentido, la organización en sí misma se logró comprender desde dos perspectivas. La primera como una norma conducente a la colaboración colectiva. La segunda como una entidad asociativa, dicho de otro modo, la disposición organizativa de los actores locales configuró el comité local de cruceros.

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 esta idea, el comité local de cruceros fue el primer escenario de la participación de los actores en Puerto Vallarta. El segundo marco, cobró forma en los eventos organizados por el sector de cruceros (Seatrade y Cruise Shipping) organizados por la Asociación de Cruceros de Florida y el Caribe (FCCA por sus siglas en inglés). El tercer contexto fue el foro de diagnóstico del turismo de cruceros que convocó la SECTUR federal en julio de 2013 celebrado en Cozumel.

En una asociación como el comité local de cruceros, la coordinación estructuró la evolución organizativa y participativa en Puerto Vallarta. En esta unidad, 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. El factor heterogéneo 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 en Puerto Vallarta se fortaleció a través de las instancias públicas y sociales que priorizaron el interés general sobre el individual.

## V. CONCLUSIONES

Esta investigación partió de la premisa que ante la crisis de los cruceros turísticos del Pacífico Mexicano durante el periodo 2010-2014, los elementos del capital social -confianza, organización, participación y coordinación- del sector privado (cruceros turísticos), sector público y social (actores locales y gobierno estatal y/o municipal) de Puerto Vallarta, se movilizaron 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 confluyeron 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 el puerto.

En la tabla (no. 9) se expuso evidencia respecto a las cuatro categorías para fundamentar asertividad del juicio planteado. Aunque, cabe aclarar un aspecto importante que complementó la declaración del párrafo previo, en razón de que se encontró la intervención del capital social por parte del sector público como agentes municipales, estatales y del orden federal<sup>3</sup>: SECTUR, CPTM, SCT, PF, SEDENA y SEMAR. Con respecto a la seguridad, en Puerto Vallarta participaron los consulados de Estados Unidos y Canadá.

La continuidad de navíos turísticos a Puerto Vallarta incluyó 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 Puerto Vallarta, se buscó para ser advertida fue la virtud propagada en la acción recíproca de la colectividad.

Indudablemente, la confianza por sí sola no sustentó el turismo en el puerto, 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 reflexiva.

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 de Puerto Vallarta. Al quedar claro o en evidencia la necesidad de mantener los arribos para todo el colectivo involucrado, la organización y participación en Puerto Vallarta se fortaleció. La participación requirió la incorporación de espacios para actuar. La organización formal a través del comité 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 del comité de cruceros se sintieron capaces de intervenir en los ámbitos de interacción y en las iniciativas concertadas colectivamente.

---

<sup>3</sup> Secretaría de Turismo Federal, el extinto Consejo de Promoción Turística de México, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, Policía Federal, Secretaría de la Defensa Nacional y Secretaría de Marina.

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 el comité de cruceros, se conectaron a sentimientos de competencia o confianza interpersonal. Por otro, la falta de los buques turísticos 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 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. Las presumibles dificultades organizativas y participativas derivadas de problemas en la comunicación al interior de las agrupaciones se adjudicaron a la naturaleza e intereses particulares de las diferentes dependencias que se resolvieron con la coordinación.

Es importante señalar el presumible proceso que llevó a la continuidad de arribos de cruceros a Puerto Vallarta. 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 Puerto Vallarta. Sirva la figura 1 para ejemplificar.

Figura 1. Proceso del capital social en Puerto Vallarta



Fuente: Elaboración propia

Las etapas uno y cinco fueron las más relevantes puesto que en la primera inició la sinergia entre el sector privado, público y social del puerto, la última materializó el esfuerzo emprendido, con ello la derrama económica triple y empleos directos e indirectos. Durante todo el proceso dado el dinamismo de los grupos de agentes del destino turístico, las normas de organización, participación y coordinación estuvieron en constante movilización y retroalimentación. La nula mejoría del sector en Puerto Vallarta durante 2010, 2011, 2012 y hasta junio de 2013, se atribuyó a la inexistente programación de recorridos condicionada por la apreciación de estabilidad en el puerto.

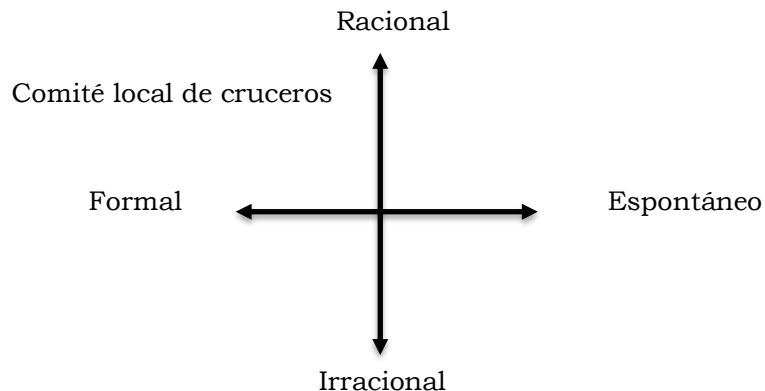
Los años 2013 y 2014 fueron clave en el desarrollo de los cruceros para Puerto Vallarta. En 2013 regresó la empresa Carnival al destino, este suceso fue muy importante porque la empresa tuvo una participación del 25% de arribos en la ruta. En marzo del año 2014, Puerto Vallarta adquirió la membresía platino de la FCCA. Por ende, la promoción del destino inició en agosto. 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 se supeditó a la misma operatividad de este sector.

Simultáneamente, el alcance de esta investigación permitió esclarecer que el capital social en 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. La siguiente figura (no. 2) representa la taxonomía de las normas por las cuales se moderó el mundo social. En ese sentido, el esquema reproduce la fuente del capital social en Puerto Vallarta. El comité local de cruceros se ubicó en el cuadrante superior izquierdo.

En ese tenor, el capital social incrustado en las relaciones que se orquestaron en el comité 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 (SCT y SECTUR, 2004). Así mismo, los lazos formales del sector privado se explican por la adhesión de la FCCA al Acuerdo Nacional por el Turismo<sup>4</sup>, 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 refiere 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).

Figura 2. Capital social *formal-racional* del comité local de cruceros de Puerto Vallarta



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

Por su parte, el comité local de cruceros de Puerto Vallarta se integró como un mecanismo para fortalecer la relación de la operación portuaria de cruceros con las comunidades de acogida (SCT y SECTUR, 2004: 41). La fuente racional del comité de cruceros de Puerto Vallarta se puede argumentar dado el contexto adverso que experimentó el turismo de cruceros en el Pacífico Mexicano. Es decir, 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. Los hallazgos fortalecen la racionalidad intrínseca del comité de cruceros de 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

<sup>4</sup> Consultar Adhesión de la Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA) al Acuerdo Nacional por el Turismo.

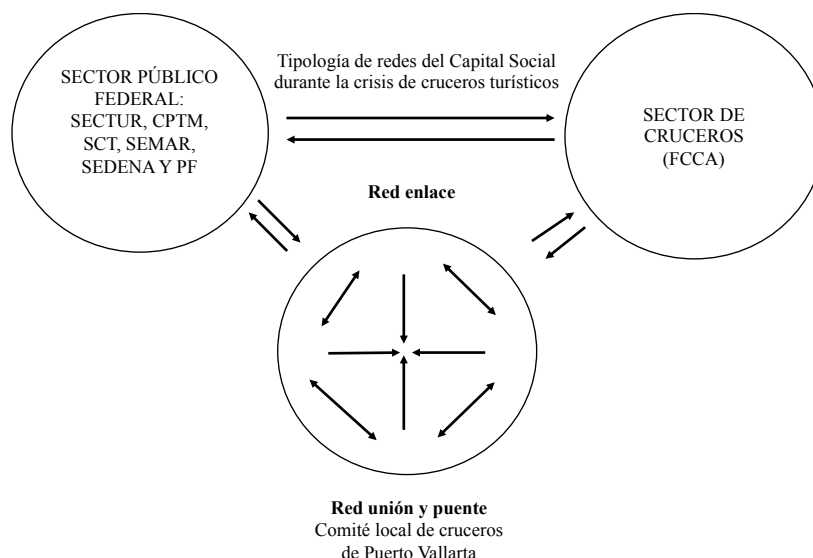


a cada puerto, que si los funcionarios o dependencias involucrados hubiesen actuado de manera aislada.

La intervención dinámica del capital social en Puerto Vallarta gestó diferentes formas de interacción colectiva. Por ello, la figura (no. 3) distingue de manera amplia las redes de unión, puente y enlace, surgidas entre los diferentes grupos de actores que conjugaron voluntades para mantener continuamente los cruceros turísticos en el puerto.

Al interior del comité local de cruceros de 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 Vallarta, operadores turísticos, prestadores de servicios turísticos, transporte local, agentes portuarios y agentes consignatarios de líneas navieras.

Figura 3. Tipología de redes del capital social



Fuente: Elaboración propia con adaptación de la figura 2 de Rodríguez y Vanneste (2019)

Pero si bien, el comité de cruceros fue de naturaleza heterogénea es aún más destacable la capacidad de fusión y construcción de capital social. Precisamente, esta distinción de dinámica coordinadora esclareció el primer nivel interno o la primera etapa de actuación en la localidad (Puerto Vallarta). Por lo tanto, la conjugación del capital social en el comité de cruceros promovió la reciprocidad específica, es decir, activó la expectativa de acción entre pares y movilizó la solidaridad.

La red de **puente** (*Bridging*) fue mediada por relaciones de tipo horizontal. Por consiguiente, el eslabonamiento en un mismo nivel 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.

Es pertinente subrayar que, durante la crisis naviera, el comité local de cruceros de Puerto Vallarta también estuvo intercomunicado con Secretarías de Estado de jurisdicción nacional y con el sector privado representado por la FCCA de presencia internacional tanto operativa como administrativa. En ese sentido, el arquetipo de relaciones entre el comité de cruceros y SECTUR, CPTM, SCT, SEMAR, SEDENA Y PF fue de **enlace** (*Linking*) o de naturaleza vertical, puesto que las instancias federales se colocaron en el primer nivel de la estructura organizacional.

La conexión de enlace entre el comité de cruceros 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. 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 Puerto Vallarta (promoción y competitividad).

Esta investigación se constituyó en una herramienta de conocimiento respecto a las estrategias del capital social, practicadas en Puerto Vallarta, aplicables en otros destinos o puertos turísticos dentro del territorio nacional; o en aquellos considerados emergentes en el contexto internacional. La conclusión de este abordaje investigativo es también una fuente de entendimiento disponible para estudiantes, académicos, investigadores, actores sociales y gubernamentales interesados en profundizar sobre el segmento turístico de cruceros. Con lo anterior, se concreta la promoción de una directriz inclusiva del capital social, donde participen las instituciones especialistas del sector turístico del sector público, el sector privado y el sector social.

### **Autoría del trabajo**

Conceptualización, (PN); metodología, (PN); adquisición de datos, (PN y CL); análisis e interpretación, (PN y CL); redacción, revisión y edición, (CL y FS). Todos los autores han leído y están de acuerdo con la versión publicada del manuscrito.

## **VI. BIBLIOGRAFÍA**

Acosta Guzmán, José Alberto (2017). Impacto económico del turismo de crucero: caso República Dominicana. *El Periplo Sustentable*, (33), 35-55. <https://rperiplo.uaemex.mx/article/view/4850/3256>

Álvarez-Gayou Jurgenson, Juan Luis (2003). *Como hacer investigación cualitativa*. Distrito Federal, México: Paidós Educador.

Administración Portuaria Integral (API) Puerto Vallarta (2010-2015). Programa Maestro de Desarrollo Portuario. [https://puertodevallarta.com.mx/Documentos/PMDP\\_Vallarta\\_2010-2015.pdf](https://puertodevallarta.com.mx/Documentos/PMDP_Vallarta_2010-2015.pdf)

Administración Portuaria Integral (API) Puerto Vallarta (2019). Lo relevante del puerto. Calendario de Arribos 2019. (Anual). <https://www.puertodevallarta.com.mx/calendario-de-arribos>

Business Research Economic Advisors (BREA) (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>

Cacciutto, Mariangel y Barbini, Bernarda. (Octubre 2015). Turismo y desarrollo local: Un análisis del capital social cognitivo de la comunidad residente en el barrio Puerto de Mar del Plata. Acción en Turismo CONDET. *VII Simposio Internacional y XIII Jornadas Nacionales de Investigación*. Simposio llevado a cabo en el Congreso Internacional del Turismo ANET, Facultad de Turismo UNCo Neuquén, Argentina.

Sistemas de Información de Estadísticas del Turismo en México (DATATUR) (2017). *Compendio Estadístico del Sector Turismo*. Otros métodos (histórico). <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Actividades%20En%20Crucero.aspx>

Sistemas de Información de Estadísticas del Turismo en México (DATATUR) (2018a). *Resultados de la Actividad Turística*. (Edición enero 2018). <http://datatur.sectur.gob.mx/SITEPAGES/VERSIONESRAT.ASPX>.

Sistemas de Información de Estadísticas del Turismo en México (DATATUR) (2018b). *Arribo de cruceros y número de pasajeros 2018*. (Anual). <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Inicio.aspx>

Sistemas de Información de Estadísticas del Turismo en México (DATATUR) (2018c). *Compendio Estadístico del Sector Turismo*. (Anual). <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Actividades%20En%20Crucero.aspx>

Sistemas de Información de Estadísticas del Turismo en México (DATATUR) (2019). *Resultados de la Actividad Turística*. (Edición 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)

Fukuyama, Francis (1995). *Trust: The social virtues and the creation of prosperity*. New York, Estados Unidos de Norte América: Free Press Paperback Edition.

Fukuyama, Francis (Octubre de 1999a). Social Capital and Civil Society. En Fondo Monetario Internacional, *Conference on Second Generation Reforms*, The Institute of Public Policy George Mason University, Fairfax, Virginia, United States of America.

Fukuyama, Francis (1999b). *La Gran Ruptura. La naturaleza humana y la reconstrucción del orden social*. Buenos Aires, Argentina: Atlántida.

Giddens, Anthony (2014). *Sociología*. Madrid, España: Alianza Editorial

Kieffer, Maxime (2018). Turismo Rural Comunitario y organización colectiva: un enfoque comparativo en México. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(2), 429-441. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.030>

López, María José (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*, 13(3), 447-462. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2015.13.032>

Marín Guardado, Gustavo (2009). Turismo, globalización y desarrollo local: Puerto Vallarta y los retos del provenir, *Estudios Demográficos y Urbanos*, 24(1), enero-abril, 219-247. <https://doi.org/10.24201/edu.v24i1.1349>

Martínez, Claudia Inés (2011). Organización Espacial del Turismo de Cruceros en México, *Études Caribéennes*, (18), 50-77. <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.5077>

Martínez Miguélez, Miguel (2002). Hermenéutica y análisis del discurso como método de investigación social, *PARADIGMA* 23(1), 9-30. <https://biblat.unam.mx/es/revista/paradigma>

maracay/articulo/hermeneutica-y-analisis-del-discurso-como-el-metodo-de-investigacion-social

Méndez Méndez, Alberto; García Romero, Arturo; Serrano de la Cruz, Manuel Antonio y Ibarra García, Verónica (2016). Determinantes sociales de la viabilidad del turismo alternativo en Atlautla, una comunidad rural del Centro de México. *Investigaciones Geográficas*, (90), 119-135. <https://doi.org/10.14350/rig.48297>

Moreno Pérez, Ana Rosa y Díaz Guevara, Cristian Andrés (2018). Redes de Cooperación y turismo rural en el Pueblo Mágico de Mazamitla, Jalisco. En E. Pérez y V. Mota (Coords.), *Desarrollo Regional Sustentable y Turismo*, (943-970), Distrito Federal, México: UNAM Y AMECIDER.

Morse, Janice Margaret (2003). A review committee's guide for evaluating qualitative proposals. *Qualitative Health Research*, 13(6), 833-851. <https://doi.org/10.1177/1049732303013006005>

Narayan, Deepa (1998). *Bonds & Bridges: Social Capital and Poverty*. <https://www.worldcat.org/title/bonds-and-bridges-social-capital-and-poverty/oclc/42401285>

Noticias de Cruceros (2019). *Rutas de cruceros*. [www.noticiasdecruceos.com](http://www.noticiasdecruceos.com)

Organización Mundial del Turismo (OMT) (2019). *Definiciones del turismo de la OMT*, Madrid, España. doi: 10.18111/9789284420858

Palafox Muñoz, Alejandro y Arroyo Delgado, María Virginia (2019). Gobernanza y sustentabilidad social a través del turismo en el Área Natural Protegida de Cabo Pulmo, Baja California Sur, México. *Apuntes* 87, 119-147. <https://doi.org/10.21678/apuntes.87.1056>

Peinado Osuna, Nadia Ilenia (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, Morelos, México.

Putnam, Robert David (1993). The prosperous community. *Social Capital and Public life. The American Prospect*, 4, 35-42. [https://www.scirp.org/\(S\(35ljbmbntvnsjt1aadkposzje\)\)/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1361891](https://www.scirp.org/(S(35ljbmbntvnsjt1aadkposzje))/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1361891)

Putnam, Robert David (1995). Bowling Alone: America's Declining Social Capital, an interview with Robert Putnam. *Journal of Democracy*, 6(1), 65-78. <https://doi.org/10.1353/jod.1995.0002>

Putnam, Robert David, Leonardi, Robert y Nanetti, Raffaella (1994). *Para hacer que la democracia funcione: la experiencia italiana en descentralización administrativa*, Caracas, Venezuela: Galac.

Rodríguez Girón, Santiago y Vanneste, Dominique (2019). Social capital at the tourist destination level: Determining the dimensions to assess and improve collective action in tourism. *Tourist Studies*. 19(1), 23-42. <https://doi.org/10.1177/1468797618790109>

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. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=665746&fecha=26/08/2004](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=665746&fecha=26/08/2004)

Secretaría de Turismo (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>

Segrado Pavón, Romano Gino, Serrano Barquín, Rocío del Carmen, Juan Pérez, José Isabel, Amador Soriano, Karina y Arroyo Arcos, Lucinda (2013). Capital social y turismo en destinos rurales de Quintana Roo, México. *Gestión Turística*, (20), 71-89. <http://ri.uaemex.mx/handle/20.500.11799/79082>

Taylor, Steve. y Bogdan, Robert (1992). *Introducción a los métodos cualitativos*. Barcelona, España: Paidós.

Vasilachis de Gialdino, Irene (Coord.) (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. Barcelona, España: Gedisa