

11. Actores clave de la competitividad en la industria de cruceros en el destino de La Paz, B. C. S.: Una óptica desde el desarrollo regional

OMAR ENRIQUE PEDROZO RESTREPO*

KARLA SOFÍA BURGOIN CASTRO**

PLÁCIDO ROBERTO CRUZ CHÁVEZ***

ALBERTO FRANCISCO TORRES GARCÍA****

Resumen

Para que un destino turístico goce del desarrollo económico y aporte al nivel de vida para sus habitantes, es importante un aumento en su capacidad colectiva para generar bienes y servicios de calidad y competitiva con otros mercados. La globalización, el dinamismo y los cambios que exigen los mercados y la economía hacen que cada vez más las localidades se especialicen en lo que demandan los clientes que las visitan. Por ello la importancia de enfocar las teorías de desarrollo regional, las políticas públicas y los modelos económicos a las exigencias del mercado para determinar los roles que deben cumplir los actores claves y así fortalecerlos y empoderarlos en la búsqueda efectiva de estrategias que impacten positivamente la comunidad.

En este trabajo se muestra la interacción de todos los aspectos que pueden influir en el destino de La Paz como receptor de visitantes en cruceros,

* Maestro en Administración Estratégica por la Universidad Autónoma de Baja California Sur, México.

** Doctora en Gestión y Negocios. Profesora-investigadora en la Universidad Autónoma de Baja California Sur, México. ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-4968-9618>

*** Doctor en Planeación Estratégica y Dirección de Tecnología. Profesor-investigador del Departamento Académico de Economía de la Universidad Autónoma de Baja California Sur, México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4295-7671>

**** Doctor en Relaciones Transpacíficas. Profesor-investigador del Departamento Académico de Economía, de la Universidad Autónoma de Baja California Sur, México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4338-9928>

que buscan satisfacer sus expectativas de viaje y generar en ellos una lealtad que permita atraer futuros visitantes por su recomendación. También se comentarán algunos conceptos que son determinantes a la hora de generar recomendaciones que puedan apoyar a cada uno de los componentes de la cadena de valor y así lograr un mejor posicionamiento del destino de La Paz, Baja California Sur, México.

Palabras clave: *competitividad, turismo de cruceros, desarrollo regional.*

Introducción

En los últimos 50 años, la industria de cruceros empezó su fuerte crecimiento en el mundo, no obstante, es hasta los años noventa que empieza su expansión y consolidación como un auténtico segmento turístico, con mayor capacidad de transporte de pasajeros y con la mejora de la infraestructura portuaria. Además de este aumento de la capacidad, está teniendo lugar una concentración horizontal de las compañías, resultado de la fusión y compra de empresas navieras, lo que ha provocado la reorganización de las empresas operativas involucradas, obteniendo como resultado un menor número de empresas de mayor magnitud operando en áreas geográficamente más amplias (McCarthy, 2003).

Debido al rápido crecimiento de la actividad turística en el segmento del turismo de cruceros, gobiernos y actores involucrados en esta clasificación especial del turismo han observado la necesidad de conocer de forma más profunda la magnitud del impacto económico que genera esta industria y cuanto produce en los diferentes destinos turísticos. Dentro de los análisis importantes que se deben realizar y entender se encuentra la satisfacción y lealtad de los cruceristas y cómo estos cruceristas gastan su dinero durante su estadía, ya que esta es una información esencial para los diferentes actores involucrados en la gestión, crecimiento y desarrollo de esta actividad turística. Cuando se habla de turismo de cruceros no solo se hace referencia a la embarcación y a los puertos destino, sino a una compleja red en donde actúan múltiples factores que directa o indirectamente hacen de este producto turístico uno de los más importantes.

Actualmente operan alrededor de 300 líneas de cruceros navegando los mares internacionales y con planes de realizar inversiones por un valor de 25 billones de dólares en nuevas flotas. Es de señalar que el turismo de cruceros es el paradigma de la economía de escala, pues involucra los principales subsectores de la industria turística: transporte, alojamiento, alimentación y atractivos mientras están en el barco. Pero también transporte, restaurantes, tiendas, actividades de sol y playa y recorridos históricos, entre otros, cuando atracan en un destino. Es así como actualmente un crucerista puede encontrar en los cruceros diversas atracciones inimaginables y conocer varios destinos en un mismo viaje (Acosta, 2017).

Para México, el turismo tiene una gran importancia debido a que contribuye con una alta participación del producto interno bruto (PIB), esto se debe a la acelerada expansión de este sector por todo el territorio y las características naturales que este ofrece. México recibe anualmente un amplio número de turistas internacionales provenientes de todo el mundo, generando importantes fuentes de trabajo para los locales. Debido a la importancia de este sector, el estado tiene una política que favorece altamente esta actividad y la estadía de los visitantes, por lo que la ubican como uno de los sectores económicos con prioridad para los gobiernos federal, estatal y municipal.

Según el plan de desarrollo del Gobierno del Estado de Baja California Sur 2015-2021, por vía marítima en 2014 arribaron al estado 294 006 pasajeros en crucero, destacando Cabo San Lucas como el destino con más arribos, además de que ocupó la segunda posición en el Pacífico y la quinta posición a nivel nacional. Por lo anterior, se puede establecer que este mercado se necesita seguir fortaleciendo para mantener el liderazgo de Los Cabos y posicionar mejor los destinos de La Paz y Loreto; de la misma manera necesita fortalecer al turismo náutico, ya que la entidad cuenta con 1 639 espacios en marinas turísticas (Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2015-2021).

En este sentido, es importante mencionar que para que el turismo sea un motor de desarrollo no solo debe disponer de las riquezas históricas, naturales y culturales, sino que el gobierno, dentro de su ejercicio, promueva el desarrollo a través del diseño e implementación de políticas públicas que incentiven el desarrollo local. Ello mediante incentivos para la creación

de nuevas empresas, generación de inversión, apoyo a empresarios e impulso del destino. Si esto se ejecuta, se podrán mejorar las condiciones laborales de los trabajadores y la calidad de vida de la población, responsabilidad que debe ser asumida por el territorio local al gestionar la sostenibilidad del desarrollo (Morales, 2006).

El presente análisis aborda el tema de desarrollo en el ámbito local y regional desde las teorías de desarrollo económico, territorio y enfoque territorial, aplicado a la industria de cruceros. Se revisará el capital social como elemento de la dimensión social y el rol que cumplen los actores clave del territorio. Lo anterior permitirá identificar las áreas de oportunidad y así generar estrategias y analizar políticas públicas que ayuden a fortalecer el turismo del destino, con un mejor aprovechamiento de los modelos de participación, como es el caso puntual de la asociatividad.

Marco teórico

Teorías del desarrollo regional. Según Uribe (2004), el término *desarrollo* es definido como el desplazamiento ascendente de una sociedad a lo largo de un *continuum* en cuyos extremos estarían, por un lado, las sociedades más avanzadas y, por el otro, las más atrasadas. Es continuo porque la naturaleza económica, particularmente la innovación y difusión técnica, carecían de fisuras, porque beneficia a todos los perceptores de renta. Y es acumulativo, pues el crecimiento se extiende entre unos y otros sectores (Bustelo, 1999), y también es definida por algunos autores más clásicos como un indicador de la prosperidad o decadencia de las naciones. Y la consideran como aquel conjunto de bienes que un país puede obtener, dada la naturaleza de su suelo, su clima y su situación respecto a otros países (Maza, 2006). A medida que pasa el tiempo y la globalización se hace más necesaria, el mercado se vuelve más dinámico y las entidades gubernamentales tienen mayor impacto en los territorios, se vuelve más difícil de comprender y lograr un concepto unificado de la misma.

Es importante resaltar que a partir de estos conceptos de desarrollo surgen nuevos conceptos que parten de este, los cuales se mencionan a continuación:

- *Desarrollo local*: como desarrollo local se resaltan algunas definiciones por algunos autores como la responsabilidad asumida por el territorio local al gestionar la sostenibilidad del desarrollo (Morales Pérez, 2006); como una matriz de tejido industrial diverso, un proceso endógeno de cambio estructural y como “empoderamiento” de la sociedad local (Boisier, 2005). El desarrollo local puede tomarse como el conjunto de experiencias que se han desarrollado utilizando recursos locales (humanos y financieros) sin intervención directa del Estado y localizados en pequeños centros diseminados a lo largo del territorio (Millán, 2003).
- *Desarrollo regional*: es definido como un paradigma del desarrollo o una aproximación territorial al desarrollo que hace referencia a los procesos de crecimiento y acumulación de capital de un territorio. Tiene cultura e instituciones que son propias y en las que se basan las decisiones de ahorro e inversión (Vázquez, 2000). También se puede interpretar como la actuación de las empresas locales eligiendo producciones más apropiadas para la localidad (Manet, 2014).
- *Desarrollo económico*: entendido como el incremento sostenido de la renta real total o per cápita (Mora, 2006) y abordado principalmente desde la perspectiva del crecimiento de la producción, la industrialización y la urbanización (Obregón, 2008) y entendido como el proceso mediante el cual una colectividad dada logra un aumento de su renta nacional, y que el ritmo de desarrollo será tanto mayor cuanto más elevada sea la tasa de crecimiento de la renta (Chapman, 2011).

Para realizar un análisis de desarrollo se requiere definir un territorio como objeto de estudio. Cuando hablamos del concepto de territorio, se encuentra que muchos autores, con el pasar del tiempo, han planteado teorías con las cuales han querido explicar este concepto, sin embargo, algunas han tenido más trascendencia que otras y han sido aceptadas y reconocidas por los estudiosos y académicos. Dentro de las teorías más representativas a nivel local se encuentran:

- Teoría de localización, espacio geográfico y desarrollo regional: se basa en factores internos y contribuyen en mayor medida a determinar el sector básico de la localidad.
- Teorías de organización, instituciones y distorsiones de los mercados: sostienen la importancia de solucionar los fracasos de los mercados privados y así alcanzar su eficiencia.
- Teorías basadas en los comportamientos de los agentes: con ellos se da mayor importancia a las acciones, interacciones y el papel de los agentes económicos en la localidad.
- Teorías eclécticas o multifactoriales: con estas se consideran múltiples factores que se deben implementar para lograr el crecimiento y desarrollo de la localidad.
- Estado y desarrollo económico local: los entes gubernamentales juegan un papel muy importante en la incidencia de los procesos diseñados e implementados para lograr el desarrollo de la comunidad a nivel local.

Tomando en cuenta las teorías mencionadas en el tema de investigación, se considera que varias de las teorías nombradas pueden aplicarse para determinar el desarrollo del destino en mención, pero hay una teoría que está basada en los comportamientos de los agentes y se convierte en la que más se acoge al direccionamiento que se le está dando.

Partiendo de que el desarrollo, de acuerdo con Maza (2006), una sucesión de etapas por las que debe necesariamente atravesar cualquier sociedad y se complementa como un indicador de prosperidad o decadencia de las naciones, donde un país o localidad puede adquirir bienes dadas sus características frente a otros países, el estado de Baja California Sur, en su plan de desarrollo 2015-2021, contempla el fortalecimiento de la industria de cruceros en el estado, con el fin de aumentar la afinidad por el destino y mejorar la calidad de vida de los pobladores y el desarrollo de las ciudades (Gobierno del Estado de Baja California Sur, 2015-2021).

La teoría basada en los comportamientos de los agentes resalta la incidencia de las acciones, interacciones y del papel de los agentes económicos en el desarrollo de las áreas locales, que según Millán (2003) puede tomarse como el conjunto de experiencias que se desarrollan tomando recursos

locales (humanos y financieros), y como afirma Franco (2013), puede dar valor a los recursos endógenos a escala mundial.

Esta teoría destaca la incidencia en el proceso de innovación y difusión tecnológica; la introducción de nuevos productos por arte de los prestadores de servicios donde llegan los cruceristas (restaurantes, bares, tiendas de *souvenirs*, entre otros); la generación de empleo calificado y no calificado, el cual se generaría si se logra un crecimiento en la industria de los cruceros trayendo más empleo para la población local; buscando alianzas con otras empresas, las cuales se logran en la ferias de compañías de cruceros, donde se debe vender el destino y dar opciones a estas compañías que se asemejen a lo que ellas buscan; provisión de bienes y servicios de calidad y de infraestructura que logre generar satisfacción a los cruceristas. Como dice Cayo y Arcaya (2013), la calidad se concibe como “la adecuación al uso”, y se define como “las características de un producto o servicio que le proporcionan la capacidad de satisfacer las necesidades de los clientes”.

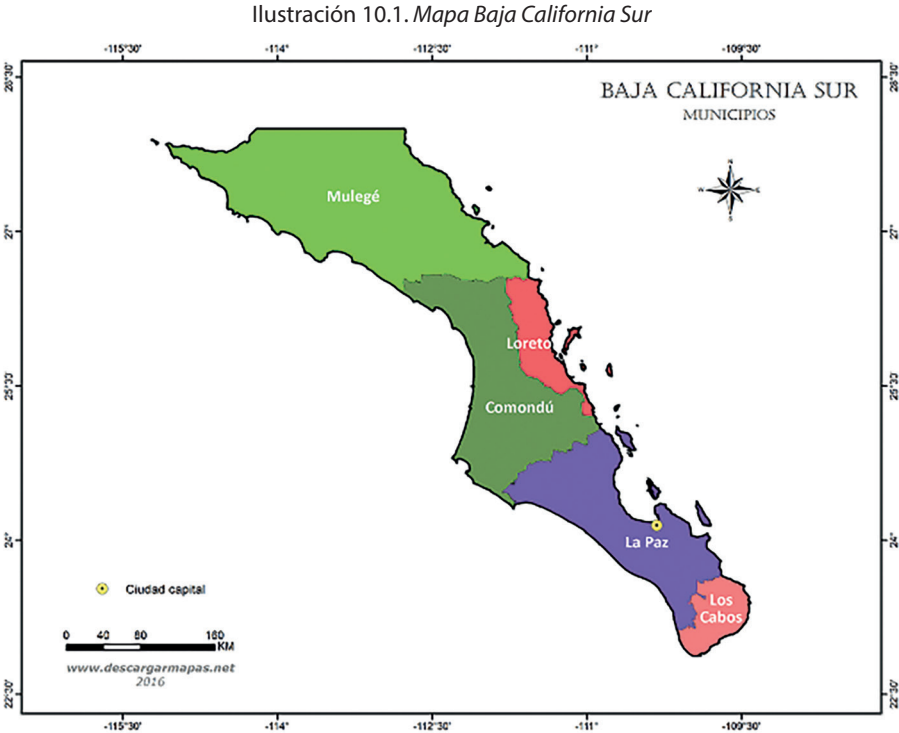
Beltrán y Parra (2017) determinaron que los turistas viajan, bien sea porque son empujados por motivos o variables internas o bien sea porque son atraídos por fuerzas externas del destino. Esas fuerzas internas pueden ser las recomendaciones de amigos y familiares que se fidelizaron con el destino, es allí donde se deben buscar las buenas prácticas que tienen destinos de países desarrollados y que sean casos de éxito, para que de esta manera se logre un aumento significativo en la visita de turistas por este medio y generar un aumento en el indicador de desarrollo del municipio y por ende del estado.

El estado debe buscar, con cada una de sus políticas y sus proyectos generar desarrollo económico por medio del crecimiento de la producción y la urbanización (Obregón, 2008) que logre un cambio estructural de la economía (Meier, 1995).

Es así como podemos ver que esta teoría determina cómo los actores clave de un territorio son importantes en el desarrollo económico de una comunidad y pueden contribuir con la apertura comercial, generación de empleos, impulso de nuevas tecnologías, generación de estrategias y políticas que ayuden a desarrollar económicamente la localidad y por ende proporcionar una mejor calidad de vida de sus habitantes.

Caracterización del territorio

La Paz es la capital del estado de Baja California Sur, en el norte de México. Esta localidad se encuentra en las coordenadas 24°0'0" N, 110°45'0" W, cuenta con una superficie de 20 274.98 kilómetros cuadrados, lo que la hace la cuarta más extensa del país, tiene una altitud media de 19 metros sobre el nivel del mar; en 2020 con 292 241 habitantes (INEGI, 2020). La Paz es un municipio que se encuentra ubicado en el sur del estado y como límites colinda al norte con el municipio de Comondú y el golfo de California y al oeste y sur con el océano Pacífico.



Fuente: INEGI (2020).

La ciudad de La Paz tiene dentro de sus principales actividades económicas el comercio, la agricultura, la ganadería, la pesca y unas pequeñas industrias de transformación, pero debido a que se encuentra en la costa del cuerpo de agua conocido como laguna de La Paz, dentro de la bahía con el mismo nombre, su desarrollo está enfocado en el turismo y este a su vez está encaminado al aprovechamiento de los recursos naturales que se encuentran a lo largo de su territorio y se adaptan al clima árido de la región.

Entre las vías de acceso de La Paz se encuentra la carretera transpeninsular número 1, que atraviesa todo el estado, también el aeropuerto internacional de La Paz, por donde entra la mayoría de los turistas que visitan la localidad, y aprovechando sus fronteras hídricas, se destacan algunos puertos, siendo el de Pichilingue el más importante por su altura, según el INEGI (2020). De acuerdo con las estadísticas de cruceros, el municipio de La Paz, de 2023 a 2024, recibió a 43 469 pasajeros de cruceros. Y en infraestructura aeroportuaria cuenta con un aeropuerto internacional que en el periodo de 2023 a 2024 recibió 3 655 vuelos nacionales (Datatur, 2024). En el segundo semestre de 2024 se dio la noticia de que tendrá vuelos internacionales al vecino país del norte. En el mismo periodo llegaron vía aérea 5 778.1 mil pasajeros nacionales y 6.2 mil pasajeros internacionales (Informe de Gobierno de BCS, 2024). Es importante mencionar esta descripción estadística de la infraestructura turística, pues el estado de Baja California Sur, y en este caso La Paz, son destinos cuyo sector turístico es clave para el desarrollo de la localidad. Esto se ve reflejado en la derrama económica directa del turismo en el estado, que en el periodo de 2023-2024 fue de 27 232 470 710 millones de pesos. Se estima que en el sector de turismo de cruceros el gasto promedio por persona es de 60 dólares (Ojeda, 2020).

Roles de los actores del territorio (región, localidad, empresa)

Debido a los avances y cambios que ha venido teniendo la sociedad a través del tiempo y los nuevos surgimientos de teorías, conceptos y significados, la definición de la palabra *territorio* ha sufrido varias transformaciones. Muchas de estas transformaciones se dan porque cada investigador, estu-

dante o simplemente ente gubernamental o social la adaptan al campo de estudio, influencia o naturaleza de quien lo está trabajando.

Es importante resaltar que los trabajos interdisciplinarios también cumplen un papel muy importante en esta definición, ya que pueden ver este concepto desde varios puntos de vista, según su preparación académica y las experiencias vividas. El territorio es, para términos de este ensayo, un componente del desarrollo que se tiene en cuenta para poder organizar la visión de crecimiento y mejora de la calidad de vida de los habitantes.

Para Bosque y Ortega (1995), el territorio es un concepto que ha formado parte de corrientes del pensamiento geográfico, ya sea como la teoría del análisis regional, la cual está un poco más unificada, o como la teoría crítica, que no se ha destacado por su unión sino por las diferentes formas de interpretarla. Para otros autores, como Kuhn (1993), el territorio se refiere a elementos presentes en la realidad, describiendo elementos empíricos contenidos en el objeto que se está estudiando y facilitando la generación de nuevo conocimiento. También indica que esta teoría puede estar incluida en varias teorías, aunque estas seguramente van a variar en sus conceptos, ya que son diversos.

Si vemos conceptos de autores unos años después, se puede notar que ya el concepto de progreso se asocia al territorio, y este según Harvey (2004) es percibido como una fuerza que permite la libertad social como un proceso económico y social prácticamente sin límites para los seres humanos. Según Auge (2008), en una política de Estado bajo la forma de desarrollo finalizando en un proceso de homogeneidad económica y social de las sociedades avanzadas. Si retomamos el tema del desarrollo territorial a partir de los conceptos de progreso, se puede decir que una forma de generarlo es a través de las regiones haciendo orden y planeando el impulso que le pueden dar a sus territorios a través del desarrollo interior de todos los estados nacionales.

El territorio es un concepto que en la globalización empieza a tener nuevos contenidos, asumiendo que este se convierte en las relaciones sociales que sobrepasan las fronteras de la comunidad (Auge, 2008). Esto sumado a otros procesos que suceden en el mundo, con la comunicación, los sistemas de transporte, los nuevos mercados y la tecnología, junto a sus revoluciones científicas han trastocado las épocas pasadas. Si analizamos el

Tabla 10.1. *Roles de los actores del territorio para Baja California Sur*

<i>Nivel</i>	<i>Entidad o actor</i>	<i>Rol</i>
Político	Gobierno de estado	- Fortalecer la economía del estado para garantizar la competitividad y generar políticas económicas para priorizar estrategias que permitan cumplir con el plan de desarrollo 2015-2021, donde se menciona que se existen desafíos en cuanto a la conectividad aérea y por carretera, con fortalezas en el rubro marítimo. - Donde se establece que se necesita seguir fortaleciendo el mercado de cruceros para mantener el liderazgo de Los Cabos y posicionar mejor a los destinos de La Paz y Loreto.
	Gobierno municipal	- Generar programas, estrategias y tácticas que permitan impulsar el emprendimiento, innovación y desarrollo turístico del destino, preparando, capacitando y entrenando a los habitantes y comerciantes de las zonas turísticas a donde acuden frecuentemente los turistas y visitantes. - Por el buen estado y funcionamiento de las vías, señalización y puntos de información turística, esto para facilitar la ubicación y el recorrido de los turistas durante su recorrido. - Velar por la limpieza y la seguridad del municipio con el fin de generar una buena percepción de imagen y seguridad ante los visitantes.
Institucional	Secretaría de Turismo y Economía (Setue)	- Velar por la legalidad de los prestadores de servicios turísticos. - Auditar que las tarifas de los servicios turísticos estén acordes con las reglamentadas. - Impulsar y promocionar el destino en ferias y eventos en el extranjero. - Implementar políticas públicas que fortalezcan el desarrollo turístico del estado y ayuden a potencializar el destino.
	Instituto de Competitividad Turística (Ictur)	Impulsar la competitividad turística fortaleciendo el factor humano a través de investigaciones, estudios y actividades.
	Fondo Nacional de Turismo (Fonatur)	Desarrollar y fomentar proyectos de inversión turística que sean sustentables y generen un impacto en la calidad de vida de la población reflejados en nuevos empleos, aumento de la productividad y preservación del equilibrio ecológico.
	Administración Portuaria Integral (API)	La administración portuaria integral es la autoridad marítima que tiene como responsabilidad hacer cumplir las leyes en los mares; esta debe inspeccionar las embarcaciones que prestan el servicio a los turistas y debe velar por un excelente servicio por parte del puerto a los cruceros que atracan y a los turistas que desembarcan, con el fin de generar una alta satisfacción y que sigan recomendando al destino con familiares y amigos.
Territoriales	Empresas prestadoras de servicio	Las empresas prestadoras de servicio a nivel social y económico producen y gestionan los factores productivos para convertirlos en servicios turísticos y así satisfacer la demanda de los turistas y visitantes.
	Compañías de cruceros	Realizar un trabajo en sinergia con la autoridad portuaria y los prestadores de servicios para impulsar meses antes y durante la estancia en el crucero los servicios que ofertan los operadores turísticos a los cruceristas.
	Habitantes	Utilizar su potencial, cualidades y capacidades, generando una participación en el cubrimiento de sus necesidades y funciones sociales que fortalezcan la comunidad y permita un mejor desarrollo económico y social del destino. Este desarrollo debe verse reflejado en una mejor calidad de vida de sus habitantes.
	Hoteles, restaurantes, bares y comerciantes de la región	Generar productos y servicios que satisfagan las necesidades de los turistas y visitantes, cumpliendo con sus expectativas y dando un servicio de excelente calidad. Se espera que el análisis de la relación costo-beneficio evaluada sea satisfactoria.
	Turistas	El rol del turista en un destino es el de emisor y receptor de su imagen; dependiendo de su experiencia, percepción y satisfacción, este puede lograr que su recomendación por redes sociales, voz a voz con sus familiares y amigos, e incluso con su calificación en las encuestas de satisfacción aplicadas por las compañías de cruceros, se pueda motivar a más turistas a visitar La Paz como destino turístico y así impulsar el desarrollo económico local.

Fuente: Elaboración propia.

territorio desde el punto de vista de la construcción social, se puede ver el territorio como un generador de desarrollo, partiendo de sus aspectos sociales y económicos con el fin de dinamizar su economía y proyectarse hacia una estabilidad que permita una excelente calidad de vida de sus habitantes conforme a su trabajo, cultura y organización.

Dentro de la construcción social encontramos también como eje fundamental la globalización, la cual, debido a la cercanía gracias al transporte moderno y las telecomunicaciones, ha permitido que se dinamice la sociedad (Manzanal *et al.*, 2006). A partir de la introducción de estos conceptos se puede hacer un acercamiento más real al concepto general de territorio; indicando que depende del contexto en el cual se deba usar, va a tomar un sentido diferente. Si bien es un componente del desarrollo y crecimiento en un espacio y para una población determinada, también se presenta como el punto clave para construir culturas y bases económicas fortalecidas por un grupo o población. Esto se puede ver como un espacio donde se pueden articular las localidades, ciudades o municipios con el fin de que interactúen y busquen un desarrollo en un mismo espacio (Bustos y Molina, 2012). Este territorio vendría siendo el resultado de las relaciones sociales en donde comparten su cultura en busca de tener su propia estabilidad.

Propuesta de modelos de participación / intervención para la gestión del desarrollo regional

Para poder determinar un modelo de participación que pueda gestionar el desarrollo regional se debe determinar antes quiénes son los actores clave determinantes, y con estos definidos, qué modelo puede aplicar, al estudiar el impacto de la industria de cruceros en la economía del destino de La Paz, Baja California Sur. Lo anterior permite relacionar las compañías navieras, los prestadores de servicios de La Paz, la autoridad portuaria, entre otros. También se ha podido identificar que para que los cruceristas puedan disfrutar de su estancia en el destino es importante trabajar en sinergia con los prestadores de servicios locales, restaurantes, bares, ayuntamiento, Secretaría de Turismo, autoridades civiles, entre otras. Esto para que entre todos

se pueda prestar un servicio de calidad y brindar una excelente imagen a los cruceristas que visitan la ciudad, al ver la cantidad de interesados que dependen de la industria de cruceros. Podemos asegurar que un modelo de participación que se puede aplicar en el destino es el de asociatividad, ya que sería la estrategia con mayor éxito para la atención de los turistas. Tener un mejor aprovechamiento de los recursos, aportar al crecimiento de la economía local y mejorar la calidad de vida de la comunidad.

En esta industria se puede evidenciar la práctica de la asociatividad ya que las compañías de cruceros están asociadas a la autoridad portuaria con el fin de que ellas reciban a los cruceristas y habiliten unas tiendas comerciales en el puerto donde los comerciantes locales puedan presentar sus productos a la venta y los cruceristas puedan adquirirlos. También se evidencia en la asociatividad de las compañías de cruceros con los prestadores de servicios mayoristas y estos a su vez con los restaurantes, bares y prestadores de servicios locales. Incluso meses antes en sus páginas los cruceristas pueden comprar los *tours* locales, apartar combos de servicios o programar actividades para realizar en tierra, y así cuando lleguen al destino de La Paz los prestadores de servicios tengan organizada la logística de traslado y disponibilidad de bienes y servicios.

Entre los beneficios de aplicar este modelo de asociatividad en el destino de La Paz están:

- Mayor control de las actividades a realizar por parte de los cruceristas.
- Un mayor portafolio de productos y servicios al que tienen acceso los cruceristas inclusive seis meses antes de abordar el crucero.
- Control de los asociados, disponibilidad de productos y servicios y la calidad de estos.
- Unificación de precios y aumento del promedio de gastos por crucerista.
- Mayor aprovechamiento del tiempo por parte de los cruceristas en el destino.
- Combos que ofrecen más actividades por un menor precio a los cruceristas.

- Facilidad para entender a los turistas, para generar estrategias que ayuden a dar un mejor servicio y hacer seguimiento a la implementación de estrategias.
- Aumento del crecimiento económico del sector.
- Aumento de la calidad de vida de la comunidad.

Es así como la aplicación de este modelo podría traer beneficios a los habitantes de la localidad y mejorar la competitividad del destino.

Otro modelo que se puede aplicar en pro de beneficios para el desarrollo económico es el modelo de triple hélice, la vinculación y la innovación. Ya que desde hace muchos años la sociedad está siendo inmersa en el conocimiento en busca de tener mayores ventajas competitivas, donde la innovación tomada como el conjunto de reglas y procedimientos se convierte en la herramienta más fuerte para adquirir, crear y transformar el conocimiento (Chen y Dalhman, 2004).

En una sociedad tan globalizada y dinámica como la que tenemos hoy en día el conocimiento y su constante búsqueda se convierte en el motor de la economía y el desarrollo de los países. Teniendo en cuenta que la generación de nuevos productos y servicios que cubran las necesidades y los deseos de los clientes y usuarios se convierten en desarrollo, empleos, recursos, pero sobre todo en el aumento de calidad de vida de los habitantes (Vasconcelos *et al.*, 2008).

Partiendo de la necesidad que se tiene por parte de las empresas para generar y aperturar nuevas líneas de negocio y nuevos productos y servicios para comercializar, y por otro lado la necesidad del gobierno de apoyar e incentivar el desarrollo económico y social de sus regiones, se da el trabajo en sinergia de las empresas y los gobiernos locales, regionales y nacionales, en busca de políticas públicas que ayuden a impulsar y desarrollar proyectos que activen al sector público y privado en el cumplimiento de los objetivos económicos. Sin embargo, con el paso del tiempo se puede ver cómo otro sector bastante importante en la generación del conocimiento, como el sector académico, empieza a cumplir un papel importante en la sociedad y a realizar grandes aportes hasta ganarse un espacio en la cooperación inicial del gobierno y la industria.

Según Etzkowitz (2008), el modelo de la triple hélice describe cómo empieza a tomar fuerza la interacción entre la academia, el gobierno y la industria, produciendo una transformación en cada uno de los actores y logrando cada una influencia y una reciprocidad entre ellos, logrando que cada una de ellas pueda tomar el rol de la otra con el fin de avanzar.

También es importante resaltar que el término *vinculación* empieza a tomar fuerza y a cumplir un papel protagónico entre las empresas, el gobierno, las universidades y el modelo triple hélice que plantea un nuevo paradigma para propiciar en la academia una misión emprendedora. Partiendo de allí, se empieza a ver cómo las universidades con este enfoque toman una gran importancia en los avances sociales y económicos por medio de patentes, licencias e institucionalidad de actividades *spin-off*, que termina despertando el interés de los académicos en colaborar con las empresas que sirven como base de la economía de las regiones. Es así como se puede ver la importancia que tienen la industria, la academia y el gobierno como factores clave en el desarrollo regional y cómo la cooperación y alianzas entre estas tres logran una mayor participación en el mercado como en las fuentes de innovación que logran el desarrollo de un país. Un medio para generar estrategias es aplicar el modelo de la cadena de valor del destino y sus componentes, ya que por medio de este se puede identificar y hacer seguimiento para un mejor control de la cadena y sus actores claves. A continuación se presenta la cadena de valor del destino de La Paz y las propuestas para mejorarla.

Propuestas para mejorar la cadena de valor del destino de La Paz, Baja California sur México:

1. Por medio de los órganos gubernamentales e instituciones de turismo de La Paz, se deberían programar capacitaciones a los actores clave para incentivar la búsqueda de generar más valor para el cliente, empleados y líderes de las organizaciones y no la búsqueda del número, ya que este no refleja realmente el resultado del negocio.
2. Hacer un mejor aprovechamiento de la tecnología, para dar a conocer el destino y habilitar prácticas que puedan generar valor e impulsar su nivel de competencia.

Figura 10.1. Cadena de valor de Porter aplicado al destino de La Paz

Actividades de apoyo	Productos	Promoción	Logística interna	Servicios del destino	Servicios posventa	Valor añadido
Actividades primarias	- Rutas y circuitos - Materiales de marketing - Paquetes turísticos - Interpretación de recursos	- Publicidad al consumidor - Ferias turísticas de la industria de cruceros - Medios de comunicación - Por medio de intermediarios y operadores turísticos	- Servicios de acogida y transporte al centro de la ciudad - Formalidades de entrada / salida - Seguridad - Estado de las vías - Recolección de basura	- Centros de la ciudad - Restaurantes y bares - Tours, itinerarios y recorridos - Actividades de recreo - Información turística	- Gestión de la información obtenida en encuestas de satisfacción - Base de datos - Seguimiento del cliente - Retroalimentación de la industria	
	Planificación del destino e infraestructura	- Transporte público - Infraestructura del puerto, señalizaciones de vías y sitios turísticos	Planificación del destino para mejorar aprovechamiento		- Relación público-privada - Coordinación institucional	
	Gestión de los recursos humanos	- Capacitación de comerciantes - Actitud de servicio	Gestionar las habilidades y competencias de los trabajadores		Aumento de oportunidades laborales	
	- Desarrollo de recursos y productos - Tecnología y sistemas de información	- Mejora en el valor de recursos - Redes telefónicas y de conexión a internet	- Aprovechamiento de nuevos mercados y segmentos - Investigación de mercados		- Sistema de calidad - Sistema de reseñas informatizadas	

Fuente: Elaboración propia, basado en Quintero y Sánchez (2006).

3. Realizar alianzas estratégicas con proveedores y clientes y socios comerciales con el fin de obtener un mayor desarrollo de la economía. Es importante dar seguimiento a estas estrategias y a las acciones conjuntas.
4. Diseñar indicadores que permitan medir el comportamiento de las estrategias implementadas con el fin de aumentar el valor entregado a los clientes, enfocando los esfuerzos a mejorar la economía del destino y la calidad de vida de sus habitantes.
5. Fortalecer la cadena de valor del destino por medio de acciones colectivas y asociatividades con el fin de aumentar su rentabilidad y la competitividad.

Casos de éxito

Como se mencionó en la introducción de este trabajo, es importante estudiar el comportamiento de la industria de cruceros y cómo económicamente puede impactar en un destino. Dentro de estos estudios es importante tener en cuenta que la única manera en que un destino pueda atraer más turistas por esa vía no es solo generando políticas públicas que impulsen a las compañías navieras, sino también cumplir con las expectativas de los cruceristas y logrando su lealtad para que en el futuro quieran volver o recomendar el destino turístico. Es por eso que a continuación se mencionan algunos casos de estudio en donde se ha podido determinar el comportamiento de los turistas, su perfil, nivel de satisfacción y lealtad, con el fin de plantear estrategias que puedan ayudar a los actores clave a impulsar más el destino por medio de productos y servicios que cumplan con lo que exige ese segmento de mercado.

El turismo de cruceros en el mundo: análisis de las tipologías de cruceristas en el puerto de Málaga, España, según la percepción de la imagen, satisfacción y lealtad al destino turístico de la capital (2014)

Cruz Ruiz *et al.* (2014) realizan un análisis de la industria de cruceros en el puerto de Málaga en 2014 con el fin vislumbrar hacia dónde camina y cuál

es el lugar que ostenta en el *ranking* nacional e internacional. Esta investigación plantea un modelo que relaciona las variables imagen del destino, satisfacción del crucerista y la lealtad al destino, como fórmula de aproximación al mejor conocimiento del sector en el puerto de Málaga, dando lugar a su utilidad en la toma de decisiones para mejorar la economía por parte de los interesados.

Entre los datos finales más importantes del estudio se encuentra que la edad promedio los cruceristas se sitúa entre los 40 y 50 años, aproximadamente un 40 % son menores de 40 años y el sector de entre 25 y 39 años es el que más está creciendo, a mayor duración del viaje mayor edad de los pasajeros, tanto por el poder adquisitivo como por la disponibilidad de tiempo necesaria para el viaje, la gran mayoría son casados y con un nivel económico medio-alto o alto. Lo más frecuente es que viajen en pareja o en grupos de parejas, siendo muy poco habitual el viaje individual, y hay un aumento de los viajes de novios o de aniversario, la mayoría norteamericanos, seguidos de lejos por europeos occidentales y de otros países emergentes.

En relación con la imagen que ofrece la ciudad de Málaga, los cruceristas la perciben favorablemente en términos de limpieza, seguridad, así como las grandes vistas e iconos pintorescos que captan su atención, reconociendo que sus accesos facilitan el acercamiento al entorno urbano, donde efectúan sus compras.

Respecto a la lealtad al destino, se concluye que el turista de cruceros es fiel al destino Málaga, y ello implica que se ofrecen grandes oportunidades a la economía malagueña, en la medida en que estos pasajeros divulgarán las excelencias de la ciudad.

Perfil y satisfacción del turista de cruceros que visita Cabo San Lucas (2018)

Lastre *et al.* (2018) analizaron al turista de crucero que arriba al destino de Cabo San Lucas, Baja California Sur, obteniendo como resultado que el 57.7 % de los turistas visitan el destino como forma de descanso, y en referencia a la satisfacción el 90.1 % consideró que su visita al destino fue com-

pletamente satisfactoria. La importancia de este estudio radica en formular estrategias pertinentes y diferenciadoras que promuevan la diversificación y la competitividad del destino a través de las oportunidades que se puedan encontrar al finalizar la investigación.

Otras cifras importantes de la investigación arrojan que la mayoría de los cruceristas que arriban a Cabo San Lucas tienen las siguientes características: hombre o mujer con edad entre los 50-59 años, cuya situación laboral es de tiempo completo, procedentes del estado de California, Estados Unidos. Viajan por motivo de descanso en compañía de su familia o compañero(a), han tomado entre uno y seis cruceros, y mayormente a través de la línea naviera Carnival, con itinerarios de duración de entre cinco y ocho días.

Por otro lado, haciendo referencia a la satisfacción, el 46.53 % de los turistas manifestaron haber visitado ese destino anteriormente y el 78.1 % de los visitantes planearon su visita y, por ende, este ya estaba preparado e informado con respecto al destino. En relación con el gasto realizado en tierra, el 28.28 % de los turistas gasta en promedio entre 101 y 300 dólares durante la visita. Sin embargo, al acumular los visitantes que gastan entre 1 y 300 dólares, el porcentaje asciende hasta el 76.83 %. Cerca del 48 % de los turistas gastan en restaurantes y se cree que ello responde al contacto que el visitante quiere establecer con la cultura mexicana a través de la comida. De acuerdo con eso, los atributos que fueron mejor calificados son el transporte en el lugar, los atractivos, la limpieza de la ciudad, la señalización, el destino, la seguridad, la información turística, la gente local y la bienvenida al puerto. En relación con la lealtad al destino, el 92.8 % de los visitantes recomendaría visitar Cabo San Lucas y el 85.2 % de los turistas manifestaron que definitivamente sí volverían al destino.

El análisis correlacional de los 18 atributos del destino muestra que estos tienen un coeficiente de correlación que oscila entre tener una relación escasa o nula hasta una relación entre moderada y fuerte; de igual forma, se determinó que no existe relación aparente o no se produce ningún efecto entre los atributos estudiados y recomendar o volver al destino, no obstante, sí existe relación entre los atributos y la satisfacción del turista con el destino.

Como recomendación, se sugiere aumentar la inclusión de Cabo San Lucas en los itinerarios de corta duración, realizar campañas de promoción

del destino en Estados Unidos, ya que este es el principal emisor de cruceristas a nivel mundial, atraer nueva inversión al destino e invertir en la mejora de los servicios, capacitar a los principales prestadores turísticos en el manejo de la segunda lengua inglesa y evaluar el perfil y la satisfacción del turista que visita ese destino por lo menos una vez al año.

Perfil y satisfacción del visitante del destino: Los Cabos, Baja California Sur (2016)

Ibañez *et al.* (2014) analizaron y midieron el nivel de satisfacción del visitante del destino Los Cabos, Baja California Sur, los resultados arrojaron que 56 % eran residentes internacionales, en promedio permanecieron 5.84 noches, gastaron en promedio entre 10 000 y 15 000 pesos por persona y evaluaron con una calificación de 9.5 su nivel de satisfacción en el destino. La importancia de este estudio radica en enfatizar las fortalezas y limitantes detectadas en el destino y, finalmente, emitir algunas recomendaciones.

Detallando un poco más el estudio de los atributos y variables, las cifras más relevantes del estudio nos muestran lo siguiente: Los Cabos recibe en su mayoría visitantes estadounidenses, la mayor parte de los visitantes viajan acompañados, con fines de descanso, con la intención de realizar primordialmente actividades relacionadas con el disfrute de sol y agua, el 62 % se hospeda en hoteles en su mayoría de cinco estrellas, 98 % viajan en avión gracias a la existencia de excelentes condiciones de conectividad áreas especialmente con países de América del Norte. Lo anterior, sumado a la variedad de atractivos y actividades presentes en el destino, favorece a que los turistas mantengan una estadía promedio 5.84 noches, situación que contribuye a que 70 % haya declarado haber gastado entre 15 000 y 10 000 pesos en promedio. Así mismo, se encontró como fortaleza que 93 % de los entrevistados no presentaron problemas de inseguridad. Aunque se detectaron algunas oportunidades de mejora, el nivel de satisfacción general del destino para el trimestre tres y cuatro de 2013 fue totalmente satisfactoria.

Como conclusión, el destino Los Cabos se caracteriza por ser receptor de visitantes principalmente extranjeros, cuyo origen y motivaciones empiezan a diversificarse. Al mismo tiempo, posee fortalezas (seguridad, la

presencia de atractivos naturales y excelente conectividad aérea) que en su conjunto han contribuido a un incremento de la afluencia y oferta turística y del nivel de satisfacción, toda vez que sus visitantes califican su experiencia como totalmente satisfactoria.

Se recomienda trabajar en temas como los altos costos de productos y servicios turísticos, discriminación perceptible del turista de origen nacional, carencia de sistemas óptimos para el tratamiento de desechos hoteleros y basura, alta dependencia de la inversión extranjera, vulnerabilidad ante la presencia de eventos naturales, presencia notable de comercio informal, principalmente ambulante, calles en malas condiciones, pocos centros de información en lugares estratégicos, como el aeropuerto y las centrales camioneras, desplazamiento de la mano de obra local, posibilidad de que una nueva recesión mundial afecte directamente la inversión, la generación de empleos y el flujo de turistas, la alta probabilidad de la presencia de huracanes de alta intensidad, entre otras.

Conclusiones

El turismo a nivel internacional está adoptando tendencias que permiten explicar las nuevas actividades turísticas que resultan en los cambios de la demanda, a partir de lo cual surgen las dimensiones de ocio que actualmente se reflejan, donde ya no se trata de pasar las vacaciones sino de vivirlas. Buscando una ruptura con las normas habituales de vida y considerando aspectos que determinen el turismo en la actualidad, los cruceros se convierten en una de esas tendencias y es importante que el estado haga un excelente aprovechamiento de sus recursos para estar a la vanguardia de lo que exige el mercado. Como dice Albuquerque (2004) la intervención del estado es importante para llevar a cabo este desarrollo, pues corresponde a este ente, en cualquier escala, la responsabilidad y la organización de propuestas para la mejora social y territorial. Es así como podemos concluir que esta teoría determina que los actores clave de un territorio son importantes en el desarrollo económico de una comunidad y pueden contribuir con la apertura comercial, generación de empleos, impulso de nuevas tecnologías, generación de estrategias y políticas que ayuden a desarrollar económi-

camente la localidad y por ende proporcionar una mejor calidad de vida de sus habitantes.

El territorio es el resultado de las vivencias sociales y culturales que tiene un grupo de personas consolidadas en un espacio que no se puede negociar ni cambiar, en el cual se busca una construcción social que busca mejorar la calidad de vida de las personas. Controlando sus recursos personales y naturales con el fin de ser sostenibles, cada uno de ellos deberá tomar su rol para cumplir con las funciones y responsabilidades que le competen. A continuación, se mencionan los actores claves y los roles que debe cumplir cada uno de ellos en el desarrollo económico del territorio.

En el plan de desarrollo nacional no se menciona ningún eje en el cual se tengan en cuenta políticas públicas que reflejen una disposición por parte del gobierno para impulsar el sector turismo, el cual muestra un crecimiento muy importante y genera un gran porcentaje del PIB del país; si el gobierno federal aprovecha de mejor manera este crecimiento y la imagen que tiene México en aspectos culturales, gastronómicos, históricos, entre otros, y trabaja en pro del mismo, podría generar un número importante de empleos adicionales que ayudarían a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. También se resalta que la industria de cruceros tiene un gran crecimiento debido a que muchos turistas la prefieren porque tienen la posibilidad de conocer varios destinos y llevar a cabo gran variedad de actividades mientras están en altamar. Trabajar desde las entidades gubernamentales en su fortalecimiento será un gran acierto y ayudaría a posicionar mejor al destino, ya que muchos de estos excursionistas lo recomendarán o querrán regresar en una próxima oportunidad en donde se puedan quedar más tiempo y así dejar una mayor derrama económica.

Por último, cabe mencionar que uno de los modelos más recomendados para aplicar en este tipo de turismo es la asociatividad. Es importante que el estado de Baja California Sur y el municipio de La Paz trabajen en sinergia con las empresas que brindan servicios a las navieras y a los cruceristas que arriban al destino de La Paz y con las universidades del estado para que en conjunto logren estudiar, trabajar y ejecutar proyectos en beneficio del desarrollo del municipio y que se vea reflejado en el crecimiento de los indicadores que miden su impacto y su crecimiento económico.

Bibliografía

- Acosta Guzmán, J. (2017). Impacto económico del turismo de crucero: caso Republica Dominicana. *El periplo sustentable* (33), 35-55.
- Albuquerque, F. (2004). "El enfoque del desarrollo económico local". *Cuaderno de capacitación* (1). http://www.oit.org.ar/documentos/area_enfoque_del.pdf.
- Auge, M. (2008). Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad, 125.
- Beltrán, M., y Parra, M. (2017). Perfiles turísticos en función de las motivaciones para viajar. *Cuadernos de turismo*, 39, 41-65. <http://dx.doi.org/10.6018/turismo.39.290391>.
- Boisier, S. (2005). ¿Hay espacio para el desarrollo local en la globalización? *Revista de la CEPAL*, 86. <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/1/22211/G2282eBoisier.pdf>.
- Bosque Maurel, J., y Ortega Alba, F. (1995). Historia y crítica del pensamiento geográfico. *Comentario de Textos Geográficos*.
- Bustelo, P. (1999). Teorías Contemporáneas del Desarrollo Económico, 303.
- Bustos, E., y Molina, A. (2012). El concepto de territorio: Una totalidad o una idea a partir de la multicultural. XI INTI International Conference La Plata. http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.2639/ev.2.
- Cayo Velásquez, N., y Arcaya Chambilla, L. (2013). Grado de satisfacción de los servicios turísticos en la ciudad de Puno, Perú. *Revista de Investigación en Comunicación y Desarrollo*, 4(1), 28-37.
- Chapman, M. (2011). Inserción de países latinoamericanos en el nuevo paradigma tecno-económico e institucional (1970-2005). México, Brasil y Corea del Sur. Tesis doctoral. Posgrado en Economía. UNAM.
- Chen, D., y Dalhman, C. (2004). Knowledge and Development: A Cross-Section Approach. Working paper 3366.
- Cruz Ruiz, E. (2014). El turismo de cruceros en el mundo. Tesis de grado. Universidad de Málaga. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=52813>.
- Etzkowitz, H. (2008). The Triple Helix: University-Industry-Government Innovation in Action.
- Franco, G. (2013). ¿Por qué precisamos de un desarrollo local integrado y sostenible? <http://186.116.11.66/suimweb/ARCHIVOS/BIBLIOGRAF%C3%8DA%20COMPLEMENTARIA/OTRA%20BIBLIOGRAF%C3%8DA/DESARROLLO%20LOCAL%20INTEGRAD>.
- Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (2016-2020). Plan Estratégico Institucional del Gobierno Autónomo Municipal de La Paz. La Paz, BCS.
- Gobierno del Estado de Baja California Sur (2015-2021). Plan Estatal de Desarrollo. La Paz, BCS.
- . (2011). Plan Municipal de Desarrollo 2011-2015. http://www.lapaz.gob.mx/XIV/documento/plan_municipal_2011-2015.PDF.

- Harvey, D. (2004). La condición de la posmodernidad. *Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, 401.
- Ibáñez, R., Cruz, P., y Juárez, J. (2014). Perfil y satisfacción del visitante del destino: Los Cabos, Baja California Sur, 32, 13, 1041-1068.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2020). Número de visitantes internacionales que ingresaron al país, por tipo y medio de transporte. <https://www.inegi.org.mx/temas/turismo/>.
- Kuhn, S. (1993). *La estructura de las revoluciones científicas*. México: FCE, p. 319.
- Lastre, H., Cruz, P., y Juárez, J. (2018). Perfil y satisfacción del turista de cruceros que visita Cabo San Lucas. (Trabajo de grado). Universidad Autónoma de Baja California Sur, La Paz, México.
- Manet, L. (2014). Modelos de desarrollo regional: teorías y factores determinantes. *Nósis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 23(46), 18-56. <https://www.redalyc.org/a>.
- Manzanal, M., Neiman, G., y Lattuada, M. (2006). Desarrollo rural. *Desarrollo Rural. Organizaciones, Instituciones y Territorio*, 71-102.
- Maza Zavala, D. (2006). El desarrollo, mito o utopía. En Celso Furtado, *Vigencia de un Pensador*. Banco Central de Venezuela, Colección Científicos Sociales Contemporáneos, 117.
- McCarthy, J. (2003). The Cruise Industry and Port City Regeneration: The Case of Valletta. *European Planning Studies*, 11(3), 341-350.
- Meier, G. (1995). *Leading Issues in Economic Development*. Oxford, Oxford University Press.
- Millan Escriche, M. (2003). La iniciativa comunitaria LEADER en el desarrollo local del noroeste murciano. Tesis doctoral no publicada. Universidad de Murcia. Dep. de Geografía Física, Humana y Análisis Regional.
- Mora Toscano, O. (2006). Las teorías del desarrollo económico: algunos postulados y enseñanzas. *Apuntes del Cenes*, 26(42), 49-74. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=4795>.
- Morales Pérez, M. (2006). El desarrollo local sostenible. *Economía y Desarrollo*, 140(2), 60-71. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=4255/425541310004>.
- Obregón Díaz, C. (2008). Teorías del desarrollo económico. *Pensamiento Universitario Iberoamericano*.
- Ojeda, A. (2020). Los cruceros en México. Un panorama general de una actividad con claroscuros. *Revista Études Caribéennes*, 47. <https://doi.org/10.4000/etudescaribeenennes.19946>.
- Uribe Mallrino, C. (2004). Desarrollo social y bienestar. *Universitas Humanística*, 31(58), 11-25. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=791/79105802>.
- Vasconcelos, G., Wilkinson, J., y Amancio, R. (2008). Empreendedorismo, inovacao e redes: uma nova abordagem. *RAE-eletrônica*, 7(1). http://rae.fgv.br/sites/rae.fgv.br/files/artigos/10.1590_S167656482008000100008.pdf.
- Vázquez Barquero, A. (2000). Desarrollo endógeno y globalización. *Revista EURE*, 18(79), 45-65.

Sobre los autores

Judith Juárez Mancilla

Doctora en Ciencias para el Desarrollo Sustentable y maestra en Economía por la Universidad de Guadalajara (UDEG) y Licenciada en Economía por la Universidad Autónoma de Baja California Sur (UABCS). Es profesora-investigadora del Departamento Académico de Economía en la UABCS; es líder del Cuerpo Académico de Políticas Públicas y Desarrollo Económico (CAPPYDE) número 48. Sus líneas de investigación son desarrollo económico, turismo y políticas públicas. Pertenece al SNII del Conahcyt nivel I y posee perfil deseable de Prodep.

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-3168-5026>

GOOGLE ACADÉMICO: <https://scholar.google.com.mx/citations?user=4SpKkIEAAAAJ&hl=es>

RESEARCHGATE: <https://www.researchgate.net/profile/Judith-Juarez-Mancilla>

Gustavo Rodolfo Cruz Chávez

Doctor en Desarrollo Económico y Sectorial Estratégico por la Universidad Popular Autónoma del Estado de Puebla; maestro en Economía por la Universidad de Guadalajara y licenciado en Economía por la Universidad Autónoma de Baja California Sur. Es miembro del Cuerpo Académico de Políticas Públicas y Desarrollo Económico (CAPPYDE) número 48. Sus líneas de investigación son desarrollo económico, turismo y políticas públicas. Cuenta con perfil deseable de Prodep. Es coordinador de libros y autor de capítulos de libros, ponente en eventos interna-

cionales, evaluador de proyectos y programas educativos, y autor de artículos en revistas indexadas.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6462-6622>

RESEARCHGATE: <https://www.researchgate.net/profile/Gustavo-Chavez>

Plácido Roberto Cruz Chávez

Doctor en Planeación Estratégica y Dirección de Tecnología por la Universidad Popular del Estado de Puebla (UPAEP). Maestro en Negocios y Estudios Económicos por la Universidad de Guadalajara y licenciado en Administración de Empresas por el Instituto Tecnológico de La Paz. Es profesor-investigador del Departamento Académico de Economía de la Universidad Autónoma de Baja California Sur, México. Posee perfil deseable de Prodep y es mimebro del Cuerpo Académico de Políticas Públicas y Desarrollo Económico (CAPPYDE). Sus líneas de investigación son sobre desarrollo económico, turismo y políticas públicas.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4295-7671>

GOOGLE ACADÉMICO: <https://scholar.google.es/citations?user=jqMcwzcAAAJ&hl=es>

Alberto Francisco Torres García

Profesor-investigador del Departamento Académico de Economía, de la Universidad Autónoma de Baja California Sur (UABCS), desde 2006. Es licenciado en Comercio Exterior (2005) y maestro en Estudios Sociales y Humanísticos de Frontera con Orientación en Economía Internacional (2007), por la UABCS. En 2013 se graduó del Doctorado en Relaciones Transpacíficas de la Universidad de Colima (UCOL). Forma parte del SNI, nivel I, desde enero de 2015; cuenta con perfil deseable de Prodep. Es miembro del Cuerpo Académico de Políticas Públicas y Desarrollo Económico. Participa en redes nacionales e internacionales para la generación y aplicación del conocimiento, como la Red Internacional de Competitividad, Política Pública y Turismo, el grupo PECC-México y el Grupo de Investigación Interdisciplinario “China en la Economía Global en el Siglo XXI” es además secretario técnico del Centro de Estudio APEC en la Universidad Autónoma de Baja California Sur.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4338-9928>