INNOVACIÓN EN COMPETITIVIDAD Y TURISMO

COORDINADORES

EFRÉN DAVID TURRIZA BORGES
MARÍA DEL CARMEN CHULIM LÓPEZ
GRETTY YULISIE CASTILLO CANUL
JACQUELINE GANZO OLIVARES
MIRYAM NANCYHA RIVERO RODRÍGUEZ

ISBN: 978-607-8617-48-7

INNOVACIÓN EN COMPETITIVIDAD Y TURISMO

COORDINADORES:
EFRÉN DAVID TURRIZA BORGES, MARÍA DEL CARMEN CHULIM LÓPEZ, GRETTY YULISIE CASTILLO CANUL, JACQUELINE GANZO OLIVARES, MIRYAM NANCYHA RIVERO RODRÍGUEZ

AUTORES:
ABIEL IVAN UITZIL HAU, ADELA MORALES VÁSQUEZ, ALICIA EGUIA CASIS, ANGEL DANIEL CHE BALAM, ÁNGEL HOMERO MORA BRITO, ANTONIA ABIGAIL KAUIL CHUC, ARTURO MORA MATUS, BERENICE DEL ROSARIO YAM BATUM, CARLOS DANIEL CEN CAAMAL, CLAUDIA CAROLINA PRADO PALOMO, DANIEL ARMANDO OLIVERA GÓMEZ, DIANA SARAI HERNÁNDEZ PAT, EFRÉN DAVID TURRIZA BORGES, ELIZABETH BONILLA LOYO, ERIC MANUEL RAMOS NERI, ERIKA MARÍA DZUL HIDALGO, ESTEFANÍA RUFINO VÁZQUEZ, GENARA MATEO PEDRO, GEORGINA ELIZABETH MARTÍNEZ BONILLA, GERARDO VILLALVA FRAGOSO, GRETTY YULISIE CASTILLO CANUL, HÉCTOR EDUARDO CASTILLO GONZÁLEZ, HEYDI MARISOL CHIMAL CHUC, HILDA SAUCEDO RIVALCOBA, ISAAC SÁNCHEZ ANASTACIO, JACQUELINE GANZO OLIVARES, JESUS ROBERTO CHAN ZAPATA, JOSÉ ALEJANDRO MIS KOH, JOSÉ ALFREDO SANTIAGO VILLAGÓMEZ CORTES, JOSE LEONEL SOTELO RAYGOZA, JOSUE ALBERTO RUIZ CHULIM, JULIO CÉSAR ALMANZA MAR, LEYDI GABRIELA MIS CARDENAS, LILIANA FUENTES ROSAS, MAGDALENA HERNÁNDEZ CORTEZ, MARIA DEL CARMEN CHULIM LOPEZ, MARÍA FERNANDA MORA MOLINA, MARÍA LOURDES CAUICH MAY, MARIO ALFREDO CIAU CATZIN, MIGUEL ARCÁNGEL RODRÍGUEZ CHESSANI, MILAGROS CANO FLORES, MIRYAM NANCYHA RIVERO RODRÍGUEZ, NAYELI SERRANO MULATO, OMAR RICARDO ARCEO CARDENAS, RAFAEL HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, RICKY GAEL MOO CANCHE, ROSA IRENE CANUL CHAN, SANDRA DEL ROSARIO TAMAYO UC, SHIRLEY HILLARY POOT KAUIL, WENDY ABIGAIL BAAS CHUC, ZUEMY SAMIRA COH TUK, ZULEYMA IVET CHUC PAT, ESMERALDA FUENTES FERNÁNDEZ.

EDITOR LITERARIO Y DE DISEÑO
DANIEL ARMANDO OLIVERA GÓMEZ

EDITORIAL
©RED IBEROAMERICANA DE ACADEMIAS DE INVESTIGACIÓN A.C. 2019

RED IBAI
RED IBEROAMERICANA DE ACADEMIAS DE INVESTIGACIÓN

EDITA: RED IBEROAMERICANA DE ACADEMIAS DE INVESTIGACIÓN A.C
DUBLÍN 34, FRACCIONAMIENTO MONTE MAGNO
C.P. 91190. XALAPA, VERACRUZ, MÉXICO.
TEL (228)6880202
PONCIANO ARRIAGA 15, DESPACHO 101.
COLONIA TABACALERA
DELEGACIÓN CUAUHTÉMOC
C.P. 06030. MÉXICO, D.F. TEL. (55) 55660965
www.redibai.org
redibai@redibai.org
Derechos Reservados © Prohibida la reproducción total o parcial de este libro en cualquier forma o medio sin permiso escrito de la editorial.
Fecha de aparición 03/12/2019.

ISBN: 978-607-8617-48-7
9 786078 617487

Sello editorial: Red Iberoamericana de Academias de Investigación, A.C. (607-8617)
Primera Edición
Ciudad de edición: Xalapa, Veracruz, México.
No. de ejemplares: 200
Presentación en medio electrónico digital: Cd-Rom formato PDF 20 MB
ISBN 978-607-8617-48-7

RED IBAI

RED IBEROAMERICANA DE ACADEMIAS DE INVESTIGACIÓN

INNOVACIÓN EN COMPETITIVIDAD Y TURISMO

EFRÉN DAVID TURRIZA BORGES, MARÍA DEL CARMEN CHULIM LÓPEZ, GRETTY YULISIE CASTILLO CANUL, JACQUELINE GANZO OLIVARES, MIRYAM NANCYHA RIVERO RODRÍGUEZ

COORDINADORES

2019

INDICE

AGROTURISMO COMO AGENTE DETONANTE DE LA AGRO-EMPRESA EN LA ANTIGUA Y ÚRSULO GALVÁN, VERACRUZ.
ÁNGEL HOMERO MORA BRITO, MIGUEL ARCÁNGEL RODRÍGUEZ CHESSANI, HÉCTOR EDUARDO CASTILLO GONZÁLEZ
1

OPORTUNIDADES SOCIO-ECONOMICAS DE LAS COSTAS DEL MUNICIPIO DE FELIPE CARRILLO PUERTO PARA EL TURISMO DE SOL Y PLAYA.
ANGEL DANIEL CHE BALAM, BERENICE DEL ROSARIO YAM BATUN, MARIA DEL CARMEN CHULIM LOPEZ
20

DISEÑO DE UN PLAN DE MEJORA CONTINUA COMO HERRAMIENTA DE GESTIÓN, QUE PERMITA MEJORAR LA EFICACIA Y LA EFICIENCIA DE LOS SERVICIOS EDUCATIVOS EN EL DEPARTAMENTO DE SERVICIOS ESCOLAR DEL CETÍS 79.
JOSE LEONEL SOTELO RAYGOZA, LILIANA FUENTES ROSAS, MAGDALENA HERNÁNDEZ CORTEZ, GERARDO VILLALVA FRAGOSO
31

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD ENTRE EL TURISMO SOCIAL Y EL TURISMO ACCESIBLE EN LA CIUDAD DE FELIPE CARRILLO PUERTO.
MARÍA LOURDES CAUICH MAY, ROSA IRENE CANUL CHAN, MARÍA DEL CARMEN CHULIM LÓPEZ
47

GESTIÓN MUNICIPAL: MÓDULO DE INFORMACIÓN TURÍSTICA.
ERIC MANUEL RAMOS NERI, ARTURO MORA MATUS, NAYELI SERRANO MULATO
62

PROPUESTA DE TURISMO CULTURAL EN VIGÍA CHICO
ANTONIA ABIGAIL KAUIL CHUC, SANDRA DEL ROSARIO TAMAYO UC, MARIA DEL CARMEN CHULIM LOPEZ
85

EVALUACIÓN DEL ETNOTURISMO EN X-PICHIL COMO ALTERNATIVA DE DESARROLLO.
ZUEMY SAMIRA COH TUK, HEYDI MARISOL CHIMAL CHUC, CLAUDIA CAROLINA PRADO PALOMO
99

RUTA: ZONA RICAS EN HISTORIA, ATRACTIVOS NATURALES EN LA CIUDAD DE FELIPE CARRILLO PUERTO PARA LA POTENCIA TURÍSTICA.
JESUS ROBERTO CHAN ZAPATA, MARIO ALFREDO CIAU CATZIN, MARIA DEL CARMEN CHULIM LÓPEZ
116

DETERMINAR LOS FACTORES QUE SE NECESITAN PARA OBTENER EL VALOR AGREGADO EN EL NICHO DE MERCADO TURÍSTICO EN LA CIUDAD DE FELIPE CARRILLO PUERTO.
WENDY ABIGAIL BAAS CHUC, SARAI HERNÁNDEZ PAT, MARÍA DEL CARMEN CHULIM LÓPEZ
127

CONOCER EL GRADO DE SATISFACCIÓN DE LOS TURISTAS QUE VISITAN FELIPE CARRILLO PUERTO PARA DETERMINAR LA FACTIBILIDAD DE UN DESTINO TURÍSTICO EN EL MUNICIPIO.
LEYDI GABRIELA MIS CARDENAS, ZULEYMA IVET CHUC PAT, MARIA DEL CARMEN CHULIM LÓPEZ
140

DIAGNÓSTICO DE LA APLICACIÓN DEL DISTINTIVO M DE LA EMPRESA COMMUNITY TOURS SIANKA'AN.
CARLOS DANIEL CEN CAAMAL, PEDRO GENARA MATEO, EFRÉN DAVID TURRIZA BORGES
148

INDICE

ADMINISTRACIÓN Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS. HACIA UNA ORGANIZACIÓN INTELIGENTE.
ELIZABETH BONILLA LOYO, RAFAEL HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, ALICIA EGUIA CASIS
161

SENTIDO DE LOS SABERES DIGITALES. CONSIDERACIONES HACIA UNA CULTURA DIGITAL EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (PYME).
GEORGINA ELIZABETH MARTÍNEZ BONILLA, RAFAEL HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, JULIO CÉSAR ALMANZA MAR
179

LA COMPETITIVIDAD TURISTICA PARA DETERMINAR EL DESARROLLO DE LA COMUNIDAD DE TIHOSUCO QUINTANA ROO.
JOSUE ALBERTO RUIZ CHULIM, SHIRLEY HILLARY POOT KAUIL, MARIA DEL CARMEN CHULIM LOPEZ
191

CODIFICACIÓN DE ACTIVOS FIJOS EN UN HOTEL DE TRES ESTRELLAS DE LA CIUDAD DE ORIZABA, VERACRUZ.
ISAAC SÁNCHEZ ANASTACIO, ADELA MORALES VÁSQUEZ, HILDA SAUCEDO RIVALCOBA
207

RESCATE DE LA CULTURA DE LA COMUNIDAD DE SEÑOR QUINTANA ROO PARA POTENCIALIZARLO COMO UN POSIBLE PUEBLO TURÍSTICO.
ABIEL IVAN UITZIL HAU, RICKY GAEL MOO CANCHE, MARÍA DEL CARMEN CHULIM LÓPEZ
218

DETERMINAR EL FORTALECIMIENTO DE CONCIENTIZACIÓN SOBRE EL MEDIO AMBIENTE DE LAS PERSONAS QUE VISITAN, LAS 3 LAGUNAS CERCANAS A LOS 10 KILÓMETROS CAMINO FELIPE CARRILLO PUERTO- SIAN KAÁN
JOSÉ ALEJANDRO MIS KOH, MARÍA DEL CARMEN CHULIM LÓPEZ
238

PROPUESTA TEORICA PARA LA PROMOCIÓN DEL PRODUCTO TURÍSTICO CULTURAL "ZONA ARQUEOLÓGICA DE QUIAHUIZTLÁN", ACTOPAN, VER.
MARÍA FERNANDA MORA MOLINA, MILAGROS FLORES CANO
249

EL PATRIMONIO CULTURAL DE FELIPE CARRILLO PUERTO COMO OPCIÓN TURÍSTICA.
OMAR RICARDO ARCEO CARDENAS, ERIKA MARÍA DZUL HIDALGO, MARÍA DEL CARMEN CHULIM LÓPEZ
265

DISEÑO DE UNA INVESTIGACIÓN DE MERCADO DE UNA AGENCIA ESPECIALIZADA EN TURISMO DE NEGOCIOS EN LA CIUDAD DE XALAPA, VERACRUZ.
ESTEFANÍA RUFINO VÁZQUEZ, MILAGROS CANO FLORES
275

TREN MAYA COMO DETONANTE DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN BACALAR, QUINTANA ROO.
JAQUELINE GANZO OLIVARES, ESMERALDA FUENTES FERNÁNDEZ, GRETTY CASTILLO CANUL, MIRYAM NANCYHA RIVERO RODRÍGUEZ
291

TREN MAYA COMO DETONANTE DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN BACALAR, QUINTANA ROO.

JAQUELINE GANZO OLIVARES[1], ESMERALDA FUENTES FERNÁNDEZ[2], GRETTY CASTILLO CANUL[3], MIRYAM NANCYHA RIVERO RODRÍGUEZ[4]

ANTECEDENTES

El estado de Quintana Roo se encuentra en el extremo Este del país, de manera específica en la península de Yucatán; su extensión territorial representa el 2.3% de total nacional lo que lo ubica en el puesto 19 en tamaño, después de Sinaloa y antes de Yucatán. Colinda con dos entidades, al Norte Campeche y al Oeste con Yucatán, al Este con el Mar Caribe, al Sur con Belice. Así mismo, Quintana Roo ocupa el lugar 26 nacional 1 501 562 habitantes, lo que representa 1.3% de la población de México. Por cada 100 mujeres hay 100 hombres; y 26 años es la edad mediana de la población de la entidad, es decir, la mitad de los habitantes tiene menos de 26 años y la otra mitad, más de 26 . En contexto, la edad mediana a nivel nacional es de 27 años. Hay 45 personas en edad de dependencia por cada 100 en edad productiva (INEGI, 2015).

El tipo de turismo dominante, es de sol y playa, se ha reproducido de manera vertiginosa en todo el litoral Caribe del norte de la entidad, incluyendo su territorio insular, de tal suerte que ha determinado que las principales ciudades de la entidad federativa en este espacio geográfico: Cancún, Cozumel, Playa del Carmen, esencialmente.

BACALAR, QUINTANA ROO

El estado de Quintana Roo, México es conocido a nivel mundial y nacional como un estado turístico debido a sus principales destinos Cancún y Playa del Carmen. Actualmente se busca el desarrollo en la zona sur donde se encuentra el municipio

[1] Universidad de Quintana Roo.
[2] Universidad de Quintana Roo.
[3] Universidad de Quintana Roo.
[4] Universidad de Quintana Roo.

de Bacalar, se requiere de contar con una planeación urbana organizada para tener un crecimiento sostenible y organizado.

Por sus condiciones geográficas, naturales, acervo histórico y cultural, Bacalar es considerado un centro estratégico para la formulación de un Sistema Turístico y/o Turismo Sustentable que permita la captación de mayores flujos de turistas, para generar mayor derrama económica y fomentar un turismo equilibrado con el medio ambiente, es decir, que funcione como un centro de influencia para desarrollar, construir y posicionar una región turística competitiva en el Sur del Estado de Quintana Roo (Flores, 2016)

Un pueblo mágico es según la Secretaría de Turismo (SECTUR, 2014) "una localidad que tiene atributos simbólicos, leyendas, historia, hechos trascendentes, cotidianidad, en fin, magia que emana en cada una de sus manifestaciones socio culturales, y que significan hoy día una gran oportunidad para el aprovechamiento turístico." Es un lugar visitado por los turistas, muchas veces para descansar de la cotidianidad de la ciudad. Sin embargo, al declararse como Pueblo Mágico puede generar un control de conservación y patrimonio.

Bacalar (maya: Bakhalal, «Cerca o rodeado de carrizos»), es una población del estado mexicano de Quintana Roo, situada en el sur de su territorio a unos 40 km al norte de la capital, Chetumal. Bacalar se encuentra ubicado en la ribera de la Laguna de Bacalar, la más importante de las lagunas del sur quintanarroense y de gran atractivo turístico. Su nombre proviene del maya Sian Ka'an Bakhalal. Sian Kaán se traduce como nacimiento del cielo y bak halal quiere decir "cercado o rodeado de carrizos" (Casamadrid, 1991, p. 52)

Cabe destacar que desde el 2 de febrero de 2011 es cabecera del municipio de Bacalar Esto indica la formación reciente del décimo municipio del Estado de Quintana Roo.

De acuerdo a datos del Municipio de Bacalar (2012) fue fundada en el año 435 D.C. como el pueblo maya de Siyan Ka'an Bakhalal. A lo largo del siglo XX creció en tamaño y población, Bacalar sigue teniendo una muy agradable atmósfera, que es el complemento perfecto a la caleidoscópica presencia de la gran laguna adyacente.

El principal atractivo turístico de la ciudad es la Laguna, a cuyas orillas se encuentra un balneario en el cual se puede practicar natación, además ofrece palapas para comer, excursiones en bote por la laguna y otros servicios.

El museo de la Guerra de Castas ubicado en el antiguo fuerte de San Felipe muestra armas y objetos de los fundadores de Bacalar y de la lucha entre ellos y los grupos mayas, así como del ataque de piratas que sufrió la ciudad.

Otro de los principales atractivos de la ciudad es el Cenote Azul, ubicado cuatro km al sur de la ciudad, es famoso por la transparencia de sus aguas, que permiten observar perfectamente desde la superficie hasta una profundidad de más 30 m a las orillas del cenote se encuentra un restaurante.

A continuación, se presenta un listado de los atractivos turísticos y del patrimonio natural y cultural de Bacalar con la finalidad de saber cuáles fueron los puntos que quizá se tomaron en cuenta para poder lograr lo que hasta el día de hoy es el Municipio y Pueblo Mágico.

- Gastronomía

En Bacalar como en el sur del estado se tiene una gran influencia de la cocina yucateca y beliceña. De esta última destaca el platillo “rice and beans”, que tiene la particularidad de estar cocinado con aceite de coco. También se elaboran tamales de xpelón (una variedad de fríjol) y el sotobichay (brazo de reina) que es un tamal con chaya. Asimismo, se acostumbra el puchero y el chocolomo. En los días de “Todos los Santos” se preparan los “mucbil pollos” tamales de la región que se hornean, además existen platillos elaborados con pescados y mariscos, como el pan de cazón y el tikinxic así como los preparados de caracol; también el mero, el camarón, el guachinango y la langosta son una pequeña muestra de las delicias del mar que se preparan de muy diferentes formas en este paraíso.

- Fiestas, festivales y ferias

El Carnaval: con vistosos trajes, carros alegóricos, concurso de disfraces desfilando al ritmo de sones y música tropical.

Feria de San Joaquín: se llevan a cabo vaquerías, carreras de caballos, bailes populares, además de carreras de lanchas y competencia motonáutica con participantes nacionales e internacionales en la laguna de Bacalar

Tornero de Aguas Abiertas Bacalar: En Julio, el Torneo de Aguas Abiertas engalana la vista de la Hermosa Laguna de Bacalar con la participación de cientos de competidores nacionales e internacionales. En diferentes categorías hacen su travesía a lo ancho de la Laguna.

- Artesanías

Un nutrido grupo de artesanos que trabajan diversas técnicas: tallado en madera y en piedra, teñido de ropa con cortezas de árboles de la región, bordados, tejidos, figuras de carrizo, hamacas. Igualmente, pintores y caricaturistas. En la zona se elaboran tejidos de palma y la cestería. También se ha impulsado con éxito la artesanía de madera tallada y el urdido de hamacas en vistosos colores y medidas. Existe también tradición por el bordado a mano en la confección de los llamados “hipiles”, vestimenta femenina tradicional.

- Música

En Bacalar, la música es el resultado de una mezcla cultural con ritmos del caribe, y música nacional. La influencia Yucateca se refleja en las trovas que se escuchan en las casas y los ritmos de Belice se disfrutarán en la música de reggae, calipso y punta.

- Monumentos históricos

Fuerte San Felipe: Fortaleza construida en 1733. Es una formidable estructura militar de espesos muros, baluartes en sus cuatro esquinas y un foso de 4 metros de profundidad, alberga un Museo de la Piratería

Parroquia de San Joaquín: Construcción de estilo Colonial del siglo XVIII, con el techo abovedado dividido en naves.

Casa de la Cultura: Data del siglo XIX, fue reconstruida por el gobierno del Estado e Inaugurada por el Presidente de la República en el mes de Julio de 1990.

- Museos

Museo de la Piratería: Narra de forma general el desarrollo histórico de la zona, mapas y dibujos de la llegada de los piratas al poblado.

- Otros

Casa Internacional de Escritor: La Casa Internacional del Escritor de Bacalar fue inaugurada en 1990 por el Gobierno del Estado de Quintana Roo y es el lugar de

encuentro, refugio e inspiración de importantes escritores de renombre nacional e internacional, en él se realizan eventos académicos de índole literaria y cultural.

La laguna de Bacalar o de Los siete colores: Como parte del Sistema Lagunar de Bacalar, es la laguna de mayor extensión e importancia, en ella se albergan especies de flora y fauna que caracterizan a la región, también es el hogar de los estromatolitos, una especie única y prehistórica. Laguna comunica con la bahía de Chetumal por medio del Río Hondo y el estero de Chaac.

Cenote Azul: Es el más importante al sur del estado de Quintana Roo, tiene una profundidad de 90 metros y es propicio para el snorkel y el buceo. En él se ubica un restaurante que ofrece platillos de la región y especialidad en mariscos.

Mercado José María Morelos: Ofreciendo productos locales y pequeñas loncherías que ofrecen platillos y antojitos de la región, es el principal punto de comercio local.

- Plazas y Parques.

Parque central de la ciudad: Punto de reunión de todos los pobladores, noches de danzón, exhibición de pinturas y artesanías.

TURISMO Y EL SECTOR HOTELERO EN BACALAR

Bacalar pertenece políticamente al municipio del mismo nombre. Se ubica a 39 kilómetros al noreste de la ciudad de Chetumal y está situado al poniente de la Laguna de Bacalar.

Figura 6. Ubicación geográfica Bacalar

Fuente: Secretaria de Turismo Estatal. I Trim. 2018

Bacalar cuenta actualmente con cifras del primer trimestre del 2018 con 543 habitaciones de hotel, un 5.9% más que en el mismo período del año pasado.

74.0% de los turistas procedieron de México, sobresaliendo la Ciudad de México, el Estado de México y Quintana Roo, seguidos por Europa con 22.8% del total. El segmento de edad predominante fue el de 20 a 39 años y destacan las recomendaciones de amigos como principal razón para haber escogido Bacalar. El 21.0% de los turistas registrados entre enero y marzo ya habían visitado Bacalar anteriormente. El tamaño promedio del grupo de turistas se colocó en 2.8 personas 55.1% de los turistas estuvieron en Bacalar de uno a dos días y estuvieron en otros destinos otras 2.9 noches.

Destaca en Bacalar el escaso porcentaje de turistas que recurre a la compra de paquetes vacacionales. El 77.5% no usó paquete vacacional. • El 40.3% de los turistas que visitaron Bacalar pernoctaron también en otros destinos de Quintana Roo durante un promedio de 3.1 noches, siendo los más destacados Mahahual y Tulum.

Figura 7. Procedencia

Fuente: Secretaria de Turismo Estatal. I Trim. 201

Cuadro 6 Estados de procedencia de E.U.A.

BACALAR | ESTADOS DE PROCEDENCIA DEL TURISTA DE E.U.A.

ESTADO	%
CALIFORNIA	23.1
WASHINGTON	23.1
COLORADO	15.4
GEORGIA	7.7
MARYLAND	7.7
NEVADA	7.7
NEW HAMPSHIRE	7.7
NEW YORK	7.7

Fuente: Secretaria de Turismo Estatal. I Trim. 2018

Cuadro 7 Estados de procedencia de México

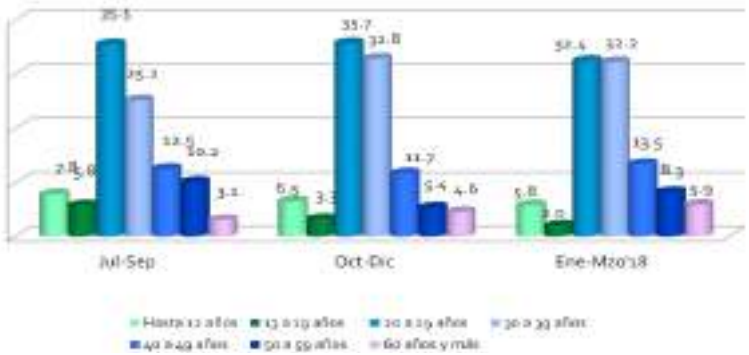
BACALAR | ESTADOS DE PROCEDENCIA DEL TURISTA DE MÉXICO

ESTADO	%
Ciudad de México	61.6
Estado de México	9.0
Quintana Roo	4.7
Puebla	3.3
Querétaro	3.3
Jalisco	2.4
Yucatán	2.9
Coahuila	1.4
Guanajuato	1.4
Guerrero	1.4

Fuente: Secretaria de Turismo Estatal. I Trim. 2018

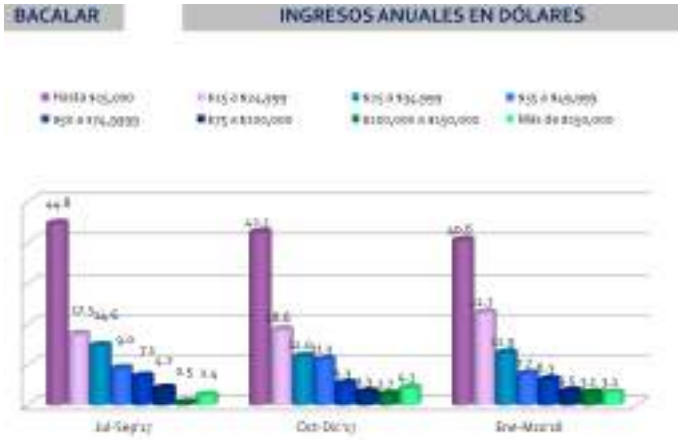
Figura 8. Por edad del Visitante

BACALAR | EDAD DEL VISITANTE



Fuente: Secretaria de Turismo Estatal. I Trim. 2018

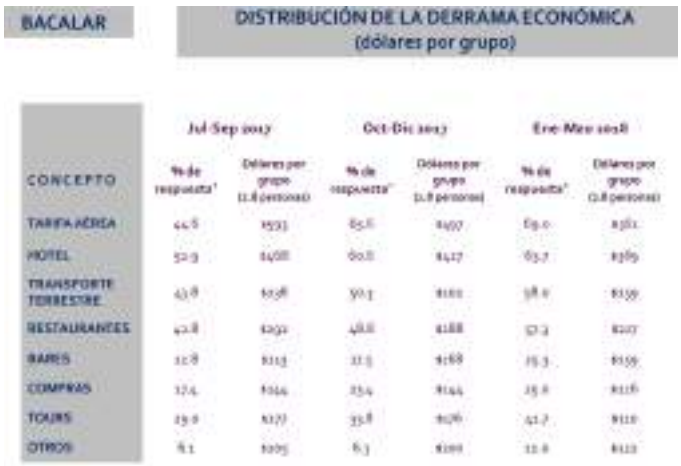
Figura 9. Ingresos Anuales



Fuente: Secretaria de Turismo Estatal. I Trim. 2018

Figura 10. Estancia en el Destino y tamaño del grupo

Fuente: Secretaria de Turismo Estatal. I Trim. 2018



CONCEPTO	Jul-Sep 2017		Oct-Dic 2017		Ene-Mzo 2018	
	% de respuesta*	Dólares por grupo (2.8 personas)	% de respuesta*	Dólares por grupo (2.8 personas)	% de respuesta*	Dólares por grupo (2.8 personas)
TARIFA AÉREA	44.5	$533	65.6	$497	69.0	$561
HOTEL	52.3	$488	60.8	$427	63.7	$389
TRANSPORTE TERRESTRE	43.8	$158	50.3	$101	58.6	$159
RESTAURANTES	42.8	$232	48.8	$188	57.3	$207
BARES	22.8	$113	22.5	$168	25.3	$159
COMPRAS	37.4	$164	23.4	$144	25.6	$116
TOURS	23.0	$177	33.8	$176	41.7	$110
OTROS	8.1	$205	6.3	$199	12.6	$112

*Porcentaje sobre el total de turistas en el destino

Fuente: Secretaria de Turismo Estatal. I Trim. 2018

Cuadro 8. Tipo de Hospedaje

BACALAR | TIPO DE HOSPEDAJE ELEGIDO

	Jul-Sep'17	Oct-Dic'17	Ene-Mzo'18
HOTEL	83.5	84.9	78.1
ESPACIO AIRBNB	1.9	7.1	10.5
FAMILIARES / AMIGOS	1.8	4.7	7.5
RENTA CONDO O CASA	1.1	1.1	1.7
TIEMPO COMPARTIDO	0.7	1.9	1.4
PROPIETARIO CONDO / CASA	0.0	0.3	0.0

Fuente: Secretaria de Turismo Estatal. I Trim. 2018

TREN COMO DETONADOR TURÍSTICO

El desempeño del sector ferroviario cuenta con las claves para el desarrollo sostenible, dicho sector deberá asegurar una adopción masiva de la movilidad ferroviaria. El cliente del futuro exigirá experiencias de transporte más disfrutables e impecables, a fin de adaptarse a estas nuevas demandas, las empresas deberán abordar un enfoque de innovación centrado en el consumidor.

Fue en este siglo que supuso un gran avance en la historia del turismo por razones como el invento del ferrocarril, la máquina a vapor aplicada al barco y al tren, revolucionaron completamente el mundo de los viajes (Pérez de la Heras, 2004).

El primer objetivo del ferrocarril había sido transportar mercancías y en segundo lugar ofrecer transporte para los viajeros de aquel momento a unos precios más baratos (Lickorish, 1997). Cabe destacar que, si bien los ferrocarriles venían ofreciendo excursiones a sus pasajeros, fue en 1841 cuando Thomas Cook genera el primer viaje organizado en Europa.

De acuerdo con Fusté-Forné:

> *El transporte ferroviario y su relación con las prácticas de ocio y turismo se reflejan en los trenes turísticos que, a través de sus recorridos, conectan paisajes culturales y naturales. Los viajes en tren sirven para conocer los paisajes, hábitos culturales y formas de vida que comunican autenticidad y*

> *sentido de lugar en un contexto de globalización turística*. (Fusté-Forné, 2018. p.1).

Para Días (2003) la creación de políticas públicas urbanas deben considerar al turismo cultural como una estrategia para recuperar el patrimonio ferroviario y generar un producto atractivo, singular, que integre ciudades, aumente el flujo de turistas y contribuya al desarrollo socioeconómico de la región. Debe tenerse en cuenta la posibilidad de mantener los antiguos empleados del ferrocarril (potencial humano) considerándolo como un recurso turístico al integrarlos en el proceso de revitalización.

A través de las políticas públicas que se incorporan a los proyectos de desarrollo turístico, se pueden adoptar prácticas de valoración y recuperación del patrimonio ferroviario como medio revitalizador de las áreas y los transportes degradados posibilitando la recuperación de su valor histórico. “La memoria es la base de la identidad porque ayuda a mantener los lazos de pertenencia de la humanidad” (Martins y Vieira, 2006, p. 5).

Con un plan turístico local se puede transformar un potencial atractivo cultural, aumentando el flujo de turistas y las oportunidades de empleo directo en indirecto.

Invertirán en el en el Tren maya las Asociaciones Público-Privadas, además el proyecto cuenta con un instrumento de financiamiento novedoso: los Fideicomisos de Inversión en Infraestructura y Bienes Raíces (FIBRAs). Las FIBRAs, conocidos también como REIT (*Real Estate Investment Trust*), son instrumentos de inversión inmobiliaria que han favorecido en los últimos cinco años la expansión de unidades habitacionales, torres de oficinas, centros comerciales, hoteles, parques industriales y otras instalaciones, primordialmente en las ciudades del centro y norte del país, agrupados en portafolios de inversión bajo el control del capital global, en los que los capitales locales participan de forma subordinada (Flores, 2019).

Flores, Deniau y Prieto, comentan que en el caso del Tren Maya, las FIBRAs serán utilizadas para:

> *El financiamiento de los “polos de desarrollo” asociados con las 17 estaciones del proyecto, de manera que de pronto podría aparecer algo tan*

> *absurdo como una Fibra-Maya. Este proyecto ya lo prepara la consultoría Trust Managment Sourcing junto con FONATUR, lo que permitirá asociar zonas habitacionales, centros comerciales, hoteles, corredores industriales y agroindustriales en un sólo esquema de ordenamiento territorial y urbano, impulsado por un proyecto que parece fomentar únicamente el turismo.*
>
> *El discurso de las FIBRAs, pretende que es posible convertir en socios igualitarios a los capitales globales que impulsan estos mecanismos en diversas partes del mundo y a los propietarios de la tierra locales. Incluso existe el concepto de community trust o fideicomisos comunitarios que buscan convencer a las poblaciones locales de que los trusts o Fibras son instrumentos colectivos superiores a los mecanismos de organización comunitaria y propiedad social de la tierra que ya existen en la península yucateca (*Flores, Deniau y Prieto, 2019, p.7).

El Tren Maya está planeado para trasladar más turistas y detonar el desarrollo económico-social de los cinco estados que recorrerá: Chiapas, Yucatán, Quintana Roo, Campeche y Tabasco, donde se encuentran algunas de las regiones más marginadas del país, aunque todavía hay que resolver varios aspectos respecto a la infraestructura ferroviaria.

Sin duda alguna el tren contribuye a incentivar el turismo una determinada región. El autor Morcate (2014) expresa criterios para analizar un efecto en la contribución del tren como detonador Turístico los cuales son prescindibles para el análisis (Ver Cuadro 4)

Cuadro 4. Clasificación de los Recursos Territoriales Turísticos

Clasificaciones	Categorizaciones	Componentes
Básicos	Naturales	1. Atractivos o recurso natural y paisajístico
	Culturales	2. Recursos históricos-monumental, técnicos, etnológicos y artísticos 3. Recursos artesanales y gastronómicos 4. Folklore, fiestas 5. Acontecimientos programados
Complementarios	La Planta turística	1. Equipamiento turístico (Alojamiento, Alimentación, Esparcimiento y otros servicios) 2. Instalaciones (de agua y playa, de montaña, generales)
	Las infraestructuras	1. Transporte 2. Comunicaciones 3. Sanidad 4. Energía 5. Salud
	La superestructura turística	1. Actores del sector turístico (Estatales, privados, comunidad local) 2. Procesos y gestión turística (Áreas políticas, económicas, sociales, culturales, ecológicas, de gestión y planeación y de tecnología e innovación)

Fuente: Cámara y Morcate (2014). (Citado en Urzúa Aburto, Cristian, 2015, p. 11)

Al realizar un análisis de las características de determinada región se puede configurar una agende de productos que se desarrollen paralelamente a un proyecto de Tren. Tal como lo manifiesta el autor Urzua, 2015) que considera los siguientes productos significativos.:

1. *Creación de la Ruta Patrimonial del Ferrocarril*

Una ruta patrimonial puede conectar distintas edificaciones que sirvieron para la operación del tren. En vista a esto es posible desarrollar una o varias rutas turísticas con un vehículo menor junto a un instruido guía podría constituir un interesante producto turístico. Como antecedente, se han realizado rutas patrimoniales en Los Andes dirigidas a estudiantes, la comunidad y turistas que han llegado a contemplar la ex Estación de Ferrocarriles de Los Andes y su mural el "Abrazo de Los Pueblos", desarrolladas por instituciones como CITYP, ProAconcagua o el Círculo

Patrimonial Chileno. Los hitos del ferrocarril constituyen nodos turísticos junto a otros hitos de interés cultural en un espacio acotado.

2. Habilitación de miradores, señalética e información

Considerando el alto flujo de personas, se pueden implementar miradores con señalética e infografía. El alto valor del paisaje industrial ferroviario adosado en un territorio de un paisaje excepcional puede ser usado como recurso escénico. Es necesario habilitar una infraestructura mínima, pavimentar y ripiar caminos para mejorar el acceso, dotar de estacionamientos y señalética para conocimiento del sitio.

3. Restauración y musicalización de estaciones del ferrocarril

La restauración de estaciones y piezas supone la operación más compleja de la turísticación por la fuerte inversión que requiere. Una interesante propuesta al respecto busca promover el turismo recuperando zonas urbanas degradadas por el abandono con la proyección de crear un centro que albergue maquinaria y documentos históricos, proteja y rehabilite edificaciones de importancia, de lugar a una pequeña estación para viajes turísticos y alberge eventos nacionales e internacionales de grupos ligados el ferrocarril (León, 2004:p. 32).

4. Uso de nuevas tecnologías para el registro de infraestructura ferroviaria

*El uso de las nuevas tecnologías se ha convertido en una nueva herramienta de promoción y comercialización turística potente con la creación de páginas web, folletería electrónica y apps para celulares. Últimamente la catalogación y exhibición de los bienes culturales a través de páginas web ha tomado fuerza con la creación de museos digitales. (*Urzúa Aburto, Cristian, 2015, p. 29)

De acuerdo a la anterior propuesta del autor Urzua, algunos productos turísticos serian propuestas interesantes para anexarlo al Proyecto del Tren Maya, tal como es el caso del Uso de nuevas tecnologías.

ECOTURISMO

Tulum, Bacalar y Mahahual son destinos con vocación principalmente ecoturística; esta inclinación ha sido un diferenciador importante respecto a destinos más desarrollados como Cancún y Rivera Maya, que ofrecen oportunidades de desarrollo inmobiliario turístico, especialmente en hoteles enfocados tanto al mercado mexicano como extranjero, apuntando más al estadounidense y canadiense.

La conveniencia de una conexión ferroviaria entre Cancún y estas zonas será un gran detonador para este tipo de inversiones, por lo que una vez terminado el proyecto, se vislumbrará un gran desarrollo y una oferta significativa en estos desarrollos inmobiliarios.

El tren Maya será el principal proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo sostenible de la presente administración nacional. El proyecto consiste en un nuevo servicio de transporte férreo que interconecta las principales ciudades y zonas turísticas de la península de Yucatán.

El proyecto promueve un esquema turístico en el que los visitantes recorren las comunidades de la región evitando la concentración turística en un solo punto.

Se basa en un modelo de desarrollo sostenible que impulsa el crecimiento económico sin depredar el ambiente, al contrario, procura medidas de mitigación, compensación y protección del entorno como la creación de corredores ecológicos en el margen de la Reserva de la Biosfera de Calakmul para contener la presión del crecimiento poblacional y la actividad humana.

MODELO DE DESARROLLO

En el presente siglo la búsqueda del desarrollo y el progreso económico, es el objetivo de todos los países, el modelo de desarrollo es la forma en que una sociedad utiliza sus recursos y los mercantiliza, responde a procesos de cambios estructurales para lograr sus objetivos y distribuir los resultados de su actividad productiva.

Según Ayala, Vicepresidente México Unión Pacific Railroad / Presidente Union Pacific de Mexico, S.A. de C.V, comenta que:

> *El ferrocarril, considerado como un agente promotor del crecimiento comercial y económico del país, a más de quince años de su desincorporación, este importante medio de transporte de carga ha incrementado su participación en el transporte de mercancías a razón de un crecimiento anual compuesto de 4% en los últimos 19 años, según el Anuario Estadístico Ferroviario de la SCT (2012. 2013); transportando más del 25% de la carga total terrestre que se mueve en el país (Ayala, 2014, p. 1)*

Para plantear el análisis económico de un proyecto de inversión ferroviaria se debe considerar los estudios particulares que conocemos, centrados cada uno en un efecto concreto, encontrando los siguientes tipos, de acuerdo a Olavarri y Díaz (1996):

- Las técnicas de estimación económica utilizadas tradicionalmente han sido el Análisis Coste Beneficio, y otros métodos de evaluación de efectos.
- Efectos de arrastre y otros, que se evalúan y cuantifican a través de los efectos de las demandas intermedias en las tablas input-output.
- La adopción de un programa de inversiones públicas en infraestructura y equipamiento.
- El efecto de una inversión pública en infraestructura sobre la competitividad, se estudia integrándolo en el campo del análisis de la relación entre Oferta agregada y Crecimiento.
- La construcción de modelos macroeconométricos de Oferta y Demanda agregada (de Equilibrio y Desequilibrio).
- Estudios sobre efectos económicos espaciales de las inversiones, agrupados bajo epígrafes como efecto estructurador de las infraestructuras en el territorio, efectos regionales, entre otros.

Para evaluar el Proyecto de Tren Maya, de acuerdo con la Propuesta metodológica de AMPRES:

- Incremento de la derrama económica por los visitantes.
- Ahorro de los costos de traslado de las personas.

- Ahorro en costos de servicios de transporte alternativo, que compiten con la ruta del tren, ya sea para carga o personas.
- Disminución de los costos de traslado de los usuarios de las redes de comunicación existentes, donde se reducirá el tráfico.
- Ahorro de costos en el transporte de carga.
- Ahorro por menor siniestralidad de la carga. (AMPRES, 2018, p. 2-3)

Los retos a corto plazo que el Gobierno tiene que considerar para la mejora del sistema ferroviario, la información regulatoria para modelar el método en el futuro, Los sistemas ferroviarios se tienen que adaptar a unos mercados y oportunidades que van cambiando. La estructura actual ha funcionado bien hasta la fecha, pero es muy probable que surjan nuevas oportunidades, como la conexión con instalaciones industriales nuevas, un cambio en el equilibrio del tráfico en los puertos mexicanos, o en las conexiones con los Estados Unidos o Canadá.

Para ello, necesitará continuar analizando cómo se está adaptando el sistema, cómo las concesiones pueden evolucionar para proveer el servicio que la nación requiere. Las políticas no pueden ser formuladas sin una mejora en las prácticas de planificación y de regulación.

IMPACTO AMBIENTAL Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

En la actualidad existe una creciente necesidad de que la sociedad incida de forma directa en la conservación de los recursos naturales. Aunque, para que se logre es necesario generar vínculos estrechos entre la sociedad, autoridad y academia con el fin de encauzar esfuerzos y obtener resultados, fortaleciendo la vía institucional.

La principal amenaza de los recursos naturales es el cambio de uso de suelo y la herramienta actual que se utiliza para regular son las Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIAs).

Sin embargo, las MIAs se han transformado en un trámite probatorio y han dejado de lado su carácter de análisis objetivo de los posibles impactos ambientales de las obras o actividades.

Los indicadores a considerar para evaluar el impacto ambiental, que menciona la SCT

- Atmosfera
- Agua superficial y subterránea
- Suelo y subsuelo
- Vegetación
- Fauna
- Aspectos socioeconómicos
- Paisaje (SCT, 2008, p. 44).

El proyecto consiste en conectar las principales ciudades de la península de Yucatán mediante una ruta ferroviaria de 1,525 kilómetros en 5 estados de la República, se consideran las siguientes estaciones:

Cuadro 5 Estaciones del Tren Maya

Chiapas	**Tabasco**	**Campeche**	**Yucatán**	**Quintana Roo**
Palenque	Tenosique	Escárcega	Mérida	Bacalar
		Calakmul	Izamal	Felipe Carrillo Puerto
		Ciudad Campeche	Chichen Itzá	Tulum
			Valladolid	Playa del Carmen
				Puerto Morelos
				Cancún

Fuente: Elaboración propia con datos AMPRES, 2018.

Por la extensión de esta obra, el reto reside en elaborar los estudios adecuados y establecer en la Manifestación de Impacto Ambiental las acciones que realmente mitiguen sus consecuencias.

La ruta del Tren Maya involucra continuación a una gran diversidad biológica y cultural, además de contar con innumerables cuerpos hídricos subterráneos como cenotes, de acuerdo con el INAH, se encuentran:

● 49 zonas arqueológicas bajo resguardo del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

● 15 áreas naturales protegidas de carácter federal.

● 20 áreas naturales protegidas de carácter estatal.

● 24 humedales reconocidos como sitios Ramsar.

● 24 áreas destinadas voluntariamente a la conservación. (Citado en Martínez, 2018, p.16)

Los temas cruciales son las afectaciones a las poblaciones de flora y fauna en Áreas Naturales Protegidas y el efecto barrera que podría fragmentar los hábitats.

Atraviesa la Reserva de la Biosfera de Calakmul

El trazado de la vía férrea cruzaría la Reserva de la Biosfera de Calakmul, en Campeche, en este punto será importante contener el crecimiento poblacional para evitar impactos negativos en la mayor reserva mexicana de bosque tropical.

Especialistas han declarado que el proyecto amenaza los ecosistemas y hábitats de las especies endémicas: jaguar, puma, tapir, pecarí de labios blancos, saraguato de manto, mono araña, zopilote rey y águila elegante.

Sus efectos en las poblaciones de flora, en su mayoría caoba y cedro, pondrían en riesgo el equilibrio ecológico. Además, proyectos de infraestructura como el Tren Maya pueden propiciar el surgimiento de asentamientos irregulares en áreas forestales conservadas.

Al constituir una división artificial, la vía férrea podría interrumpir los corredores biológicos naturales de especies que transitan de América Central a la península de Yucatán.

La Alianza Nacional para la Conservación del Jaguar alertó que dos mil jaguares en la península de Yucatán, la mitad habita en la Reserva de la Biosfera de Calakmul, están amenazados por el proyecto del Tren Maya.

Esta ONG en conjunto con instituciones del Estado y fundaciones privadas lograron el incremento de la población de jaguar de 4 mil a 4 mil 800 ejemplares durante el periodo de 2010 a la fecha.

A pesar de que los trabajos están iniciando, el reto de este proyecto de infraestructura estará en detonar realmente el desarrollo del sureste mexicano sin costos graves para una de las zonas ecológicas más importantes del país.

El proyecto del tren fue presentado a fines de 2018 por Rogelio Jiménez Pons, propuesto como titular de FONATUR por el entonces gobierno electo de Andrés Manuel López Obrador, y más de seis meses después de esto, en junio de 2019, aún se siguen realizando modificaciones al trazo.

Machuca afirma que:

> *Los Estados modernos se proponen llevar a cabo políticas de ordenamiento territorial por la necesidad de establecer formas racionales de organización de los territorios nacionales en aras de su mejor aprovechamiento. Dicha tarea supone la planeación y, más recientemente, la aplicación de principios y criterios de sustentabilidad. Suele suceder sin embargo que los intereses de acumulación del capital se imponen a través o por sobre los principios del ordenamiento haciéndose pasar incluso por ellos.* (Machuca, 2019, p. 15).

El Tren Maya forma parte del Proyecto de Reordenamiento Territorial del Sureste del país, sin embargo, los detalles específicos de ambos proyectos aún se desconocen, pues ninguno cuenta con un documento que lo explique, sustente y defina con claridad.

Como todo reordenamiento territorial, este proyecto involucrará desplazamientos y reacomodos poblacionales, tanto de quienes residen como de las poblaciones que puedan ser atraídas y/o retenidas.

El desplazamiento poblacional y el reordenamiento territorial son componentes críticos de una compleja redefinición de las fronteras, de sus alcances e impactos particulares.

El Tren Maya y las infraestructuras serán un mercado de seducción de las migraciones regionales, en su mayoría de origen centroamericano, carácter forzado, y en condiciones de extrema necesidad y vulnerabilidad.

La importancia del proyecto es doble: primero detonar la economía y mejorar la calidad de vida de los habitantes. Y segundo proteger el medio ambiente de los estragos que produce la invasión humana y las actividades derivadas de la precariedad económica, como la tala ilegal o el tráfico de especies.

Objetivos:

- Impulsar el desarrollo socioeconómico de la región y las comunidades locales.
- Proteger y rehabilitar las Áreas Naturales Protegidas en la Península
- Fomentar la inclusión social y la creación de empleo
- Fortalecer la industria turística en México
- Promover y resguardar las culturas indígenas locales
- Fortalecer el ordenamiento territorial de la Península

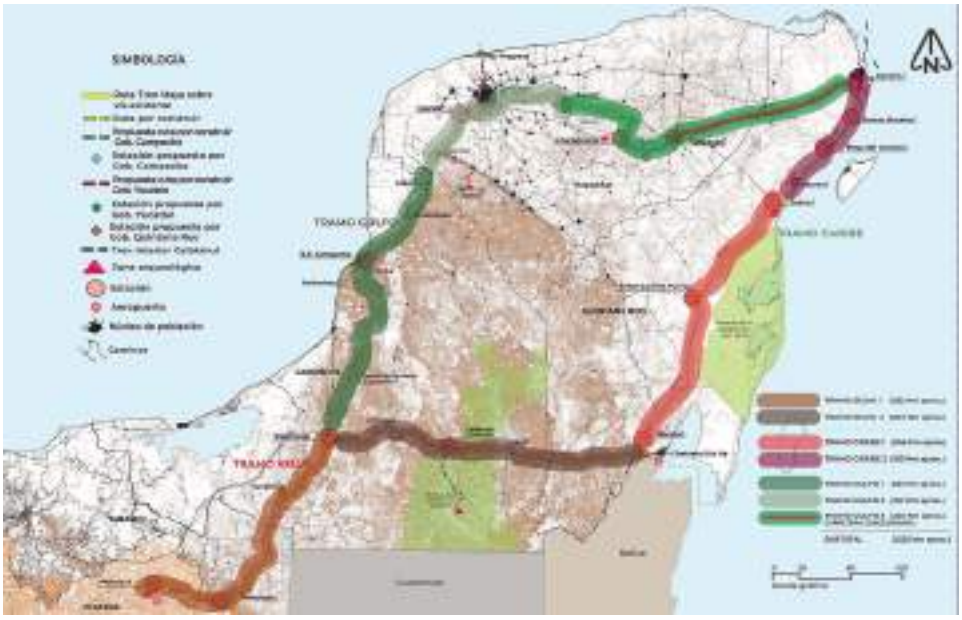
Servicios

Pasajeros locales	Pasajeros turista	Carga

Características

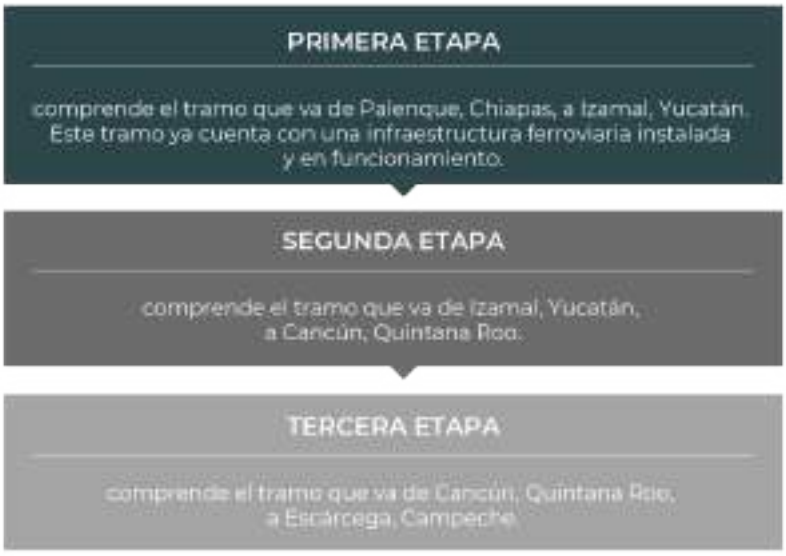
- 1,525 km
- Velocidad máxima: 160 km/h
- Estándares ferroviarios norteamericanos
- 15 estaciones
- 7 tramos
- Doble vía tramo Cancún – Tulum
- Derechos de Vía (95%)
- Líneas de ferrocarril
- Carreteras
- Tendidos eléctricos
- Servicios ferroviarios
- Transporte de pasajeros (subsidiado)
- Tren turístico (rentabilidad media)
- Transporte de carga (rentabilidad alta)

Figura 5 Ruta del Tren maya.



Fuente: Secretaria de Turismo Federal. Marzo 2019

Desarrollo del Proyecto en 3 etapas:



La inversión estimada de la infraestructura de la vía del tren será de 120ª 150 mil MDP que se obtendrá mediante un esquema de inversión mixta.

El tren generará nuevas dinámicas sociales en la zona de la Reserva de la Biosfera de Calakmul para ayudar al reordenamiento de los asentamientos colindantes. Esto se logrará a través de programas federales de apoyo a los servicios básicos de infraestructura productiva y turística sostenible.

Las estaciones se adecuarán a las necesidades y características de cada zona. Por este motivo, su diseño, tamaño y capacidad variarán. Siempre se mantendrá la identidad de la región.

En los tramos en lo que los derechos de vía están por obtenerse, se buscará asociar a los propietarios con el proyecto para que reciban ingresos por su patrimonio.

En el caso de invasiones en el derecho de vía, se buscará un acuerdo benéfico con los grupos sociales que, por necesidad, se hayan visto obligados a asentarse irregularmente.

En el caso de las estacione, los propietarios individuales o comunitarios podrán aportar terrenos para convertirse en socios de desarrollo local.

NUEVO PARADIGMA DE TURISMO

Proteger los ecosistemas y los servicios ambientales que proveen.

Detonar el crecimiento económico a partir del impulso a proyectos productivos agroecológicos y logísticos para crear nuevas cadenas de valor.

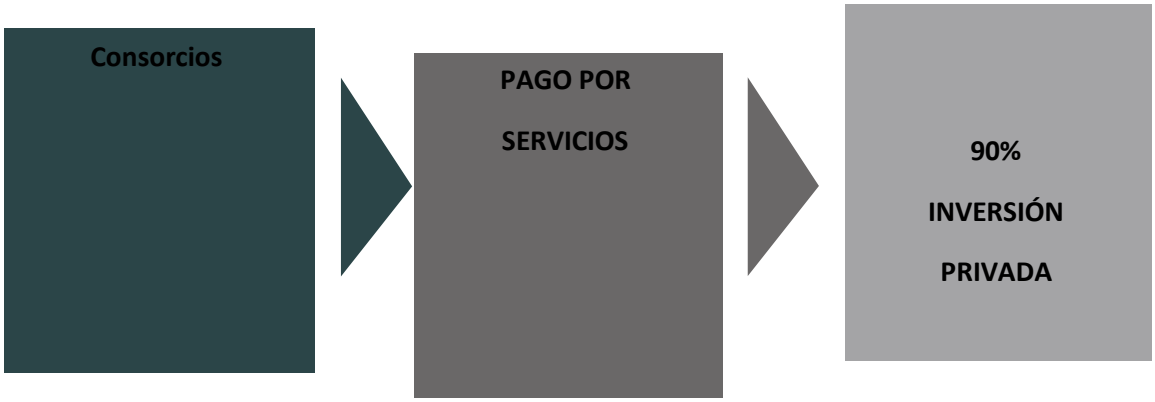
Preestablecer el número máximo de llaves por destino, conociendo la capacidad de carga ambiental, de infraestructura o de servicios de cada sitio. Tanto del entorno natural como de los sitios arqueológicos.

Preestablecer el número máximo de llaves por destino, conociendo la capacidad de carga ambiental, de infraestructura o de servicios de cada sitio. Tanto del entorno natural como de los sitios arqueológicos.

Establecer con claridad los niveles máximos de carga o límite de sostenibilidad de los territorios considerando factores económicos, ambientales, sociales y culturales de las regiones y los centros urbanos a desarrollar.

Evitar la sobreexplotación y crear mecanismos sociales para incentivar la conservación comunitaria.

Financiamento



Fideicomiso de Inversión en Bienes Raíces

Fideicomiso que tiene como fin la adquisición o construcción de bienes inmuebles, donde el Tren Maya tenga influencia, que se destinen al arrendamiento o a la adquisición del derecho a percibir ingresos provenientes del arrendamiento de dichos bienes, así como a otorgar financiamiento para esos fines.

Se rentarán las huellas para desarrollar inmuebles y se construirán sólo aquellos inmuebles, como la estación de tren, museos, etc; o elementos urbanísticos arquitectónicos, parques públicos, senderos o vías peatonales, etc. que agreguen valor o plusvalía al proyecto.

Beneficios

- Armonía y unidad urbanística e inmobiliaria, operación, administración y control
- Financiamiento del proyecto a través de capital
- Democratización de la inversión Inmobiliaria:
    - Dinero
    - Inmuebles
        - Propiedad Privada
        - Ejidatarios
        - Rendimiento = Valor en Uso o rentas + Plusvalía + Utilidad Social o desarrollo económico
- Creación de riqueza y estimulación del circulo económico
- Estímulos Fiscales

- Prácticas de buen gobierno corporativo, trasparencia y rendición de cuentas, obligados por la ley y el mercado
- Inclusión Financiera, tecnología y Fintech
- Control y cumplimiento de reglas para la prevención de lavado de dinero.

CONCLUSIONES

Proyecto del Tren Maya sin contar con un proyecto concreto genera incertidumbre y opacidad, pero al mismo tiempo facilita la resistencia y organización frente a un proyecto que aún puede quedarse como un proyecto, hasta ahora no se ha generado información sobre los grupos empresariales interesados en la construcción del tramo Selva.

Se consideran tres trenes: uno más veloz y bardeado para carga, otro de pasajeros y uno más turístico

El Tren Maya es uno de los proyectos principales de este sexenio. Un proyecto sin proyecto ejecutivo, pero cuya sola idea consigue eclipsar la complejidad de presiones y conflictos que se acumulan en la zona de la Frontera Sur-Sur Sureste.

El Tren Maya no es sólo un tren, y no es (ni de cerca) maya. Pero su nombre es sugerente y se alinea bien con los supuestos objetivos del nuevo gobierno: un “desarrollo verde”, que promete repartir la abundancia y derrama económica del turismo de Cancún a todos los rincones de la Península.

El proyecto del Tren Maya indica que el eje que arrojará las ganancias no es el transporte sino el desarrollo territorial asociado con las estaciones del tren y sus polos de desarrollo inmobiliario.

La competencia efectiva entre los ferrocarriles y los demás modos de transporte tiene un fuerte impacto positivo sobre la eficiencia en costos, las tarifas y la calidad del servicio

El modelo de negocio que parece desarrollar esas ventajas se enfoca sobre los corredores de tráfico denso y alcanza altos niveles de uso de los trenes con carga altamente pesada y material rodante bien utilizado. Las prioridades correspondientes de operación e inversión para un ferrocarril de carga exitoso apuntan por lo tanto, en general, a mayores niveles de carga

con trenes más largos y (en el caso de los contenedores) a la doble estiba, cargas por eje más altas para incrementar la relación entre la carga útil y el metal, y a mejorar la utilización del capital en material rodante a través de velocidades entre origen y destino más altas, y rotación de carros más rápidas. La inversión en infraestructura de vías se debe de priorizar para un objetivo similar: generar la capacidad de manejar trenes más largos y más pesados de manera segura y confiable sobre unas vías de alta calidad y disponibilidad, carriles más pesados, puntos de cruces más largos, un mejor control de los trenes, entre otros.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Academia Mexicana de Profesionistas de Evaluación Socioeconómica de Proyectos, A. C. (2018). Propuesta Metodológica para la Evaluación del Proyecto del Tren Maya. México. Recuperado de: http://www.ampres.com.mx/assets/propuesta-metodol%C3%B3gica-para-la evaluaci%C3%B3n-del-proyecto-del-tren-maya.-diciembre-2018.com.5.pdf

Acosta, M. I. (2019) *¿Al promover el "talento local y regional" se respetara y fortalecerá el patrimonio cultural, histórico, arqueológico y lingüístico de las comunidades locales?* Dirección de Etnología y Antropología Social Instituto Nacional de Antropología e Historia Departamento de Producción Económica Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco Altépetl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental AC. México.

ADHOC (s.f.) Tren Rápido Transpeninsular Mérida-Punta Venado. Recuperado de: http://www.nacionmulticultural.unam.mx/mezinal/docs/1270.pdf

Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (2017). *"Anuario Estadístico Ferroviario 2017"*, SCT, México.

Andalón L. M. y López-Calva L. (2003) "Aspectos laborales en las privatizaciones: los trabajadores y la privatización de los ferrocarriles mexicanos", Gestión y Políticas Públicas, II semestre, vol. 12, Centro de Investigación y Docencia Económicas, México.

Auditoría Superior de la Federación (2011). "Auditoría Especial: 11-1-06HKA-06-0155 GB-092, Proceso de Liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México", ASF. México.

Ayala, B. (2014). El ferrocarril; agente promotor del crecimiento económico y comercial de México. Vicepresidente Mexico Union Pacific Railroad. Presidente Union Pacific de Mexico, S.A. de C.V. Recuperado de:http://vif.com.mx/site/wpcontent/uploads/2014/08/ELFERROCARRIL_2SEP2014.pdf

COFEMER (2019). Revisión del marco regulatorio del sector ferroviario. México. Consultado el 24 de septiembre de 2019. Recuperado de: /7%206_Diagnostico_Ferroviario_2.pdf

Corte Interamericana de Derechos Humanos, Caso Pueblo Indígena Kichwa de Sarayaku Vs. Ecuador. Fondo y reparaciones. Sentencia de 27 de junio de 2012. Serie C No. 245. Párr. 167 y párr. 180-182. Corte IDH.

Díaz, Érick. (2014) El ferrocarril, ¿la revolución del siglo XXI? *Revista Paradigmas.* Recuperado de: https://www.forbes.com.mx/el-ferrocarril-la-revolucion-del-siglo-xxi/

Días, R. (2003) "Planejamento do turismo: Política e desenvolvimento do Turismo no Brasil". Editora Atlas, São Paulo.

Estrada, Ernesto (2004). Regulación y Competencia en los Ferrocarriles Mexicanos, Capítulo XIII en Competencia Económica en México, editado por la Comisión Federal de Competencia, Porrúa: México, DF.

Flores, A. 2019. Cartografía del tsunami inmobiliario: el movimiento urbano popular y los vínculos urbano-rurales del boom inmobiliario en la ciudad de México. En Espiral, *Revista De Geografías y Ciencias Sociales*, 1(1), 007-028. https://doi.org/10.15381/espiral.v1i1.15843.

Flores A., Deniau Y. y Prieto S. (2019). El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán. México: GeoComunes / Consejo Civil Mexicano para la Silvicultura Sostenible.

Foro Internacional del transporte (2014). Revisión del FIT-OCDE sobre el desarrollo del ferrocarril de transporte de carga en México. Reporte del Foro Internacional del Transporte. Recuperado de: https://amf.org.mx/pdfs/ocd2014.pdf

Gasparello, G. (2019). *¿El proyecto del Tren Maya "promoverá el respeto absoluto a los pueblos indígenas"?* Dirección de Etnología y Antropología Social Instituto Nacional de Antropología e Historia Departamento de Producción Económica Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco Altépetl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental AC. México.

Ganzo, Olivares Jaqueline. Turismo Rural Estrategia de Desarrollo para las Comunidades de la Ribera del Rio Hondo Quintana Roo, México.

Gaona R. E. (2007) Origen y expansión de los ferrocarriles en México "Ferrocarril, inversión y crecimiento demográfico en algunas regiones de México, 1873 1910". Ponencia presentada en el Tercer Encuentro Internacional sobre Historia y ciencias sociales, Universidad de Málaga.

González R. J. (2018) El transporte ferroviario en México. Cámara de Diputados LXIII. Consultado el 28 de septiembre de 2019. Recuperado de: CESOP-IL-72-14-TransporteFerroviario-220618.pdf&oq=CESOP-IL-72-14-TransporteFerroviario-220618.pdf&aqs

Gran Enciclopedia Universal. Pioneros, inventos y descubrimientos de la historia. Revista Enciclopedia El árbol de la sabiduría. Fasc. No. 11. Historia del ferrocarril.

González González Esher.2007 Indicadores de Impacto Ambiental de las Infraestructuras Ferroviarias FPI, Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad de Cantabria, España Soledad Nogués Linares

Gorostiza, F. G, (2011). *Renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga* Balance de la privatización al año 2010. Asociación Mexicana de Ferrocarriles. México

Instituto Mexicano del Transporte, "Evolución creciente de algunos indicadores operativos y de eficiencia del ferrocarril mexicano", IMT, México, 2009.

Instituto Mexicano del Transporte (2009) *"Evolución creciente de algunos indicadores operativos y de eficiencia del ferrocarril mexicano",* IMT, México.

López, X. (4 de julio, 2019). El Tren Maya es un "proyecto de muerte", acusan representantes indígenas. *PROCESO*. Recuperado: https://www.proceso.com.mx/591145/el-tren-maya-es-un-proyecto-de-muerte-acusan-representantes-indigenas

Martins, A. Bastos & Vieira, G. F. (2006) "Turismo e patrimônio cultural: possíveis elos entre identidade, memória e preservação". Estação científica 02. mar.:1-17

Martínez, P. A. (2018). Nota Técnica del Tren Maya. Instituto Mexicano para la Competitividad A. C. Recuperado de: https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/03/NOTA-TÉCNICA.-PROYECTO-DEL-TREN-MAYA-19-03-19-Final.pdf

Medina, R. S. (2013). El transporte ferroviario en México. *Comercio Exterior, Vol. 63, Núm. 4.* México.

México en el tiempo # 26 septiembre/octubre 1998. Recuperado de: http://www.mexicodesconocido.com.mx/espanol/cultura_y_sociedad/actividades_economicas/

Nuñez, R. V. (2019). *Impactos sociales y territoriales del tren Maya. Miradas multidisciplinarias.* Dirección de Etnología y Antropología Social Instituto Nacional de Antropología e Historia Departamento de Producción Económica Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco Altépetl Desarrollo Comunitario Productivo y Ambiental AC. México.

Olovarri, F. R. y Díaz S. P. (1996). *El Ferrocarril en el Noroeste de España.* Las inversiones ferroviarias y el análisis económico. Universidad de La Coruña-Fundación de la Ingeniería Civil de Galicia.

Partal, S. R. (s.f.) Infraestructura ferroviaria en América Latina. *SOUTHAMERICALOGISTICS. Inbound Logistics Latam*. Consultado el 30 de septiembre de 2019. Recuperado de: http://www.il-latam.com/wp-content/uploads/2018/08/0042c7_infraestructura-ferroviaria-america-latina-1.pdf

Pérez de la Heras, M. (2004). *Manual de Turismo sustentable.* En P. d. Manuel. Madrid: Mundi-Prensa.

Presidencia de la Republica. (2019) Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. Consultado el 20 de septiembre de 2019. Recuperado de: https://lopezobrador.org.mx/wp-content/uploads/2019/05/PLAN-NACIONAL-DE-DESARROLLO-2019-2024.pdf

Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018. Gobierno Federal. Consultado el 28 de septiembre de 2019, recuperado de: http://www.fonadin.gob.mx/wp-content/uploads/2016/07/PNI_2014_2018.pdf

Programa Presupuestario E022 (2015). *Operación y conservación de infraestructura ferroviaria.* Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S. A. DE C.V.

Ramos, J. L. (2019). Será el Tren Maya polo de desarrollo: Jiménez Pons. *El Sol de México.* Consultado el 4 de abril de 2019. Recuperado de: https://www.elsoldemexico.com.mx/finanzas/tren-maya-fonatur-amlo-cnh2867956.html

REPORTUR.Mx (29 de abril, 2019). Tren Maya: los indígenas critican que AMLO destruirá selvas. *El líder turístico mexicano.* Consultado el 28 de septiembre de 2019. Recuperado de: https://www.reportur.com/hoteles/2019/04/29/tren-maya-los-indigenas-critican-amlo-destruira-selvas/

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2012). Libro Blanco. Vías Generales de Comunicación Ferroviaria Chiapas-Mayab. Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal. Recuperado de: http://www.sct.gob.mx/uploads/media/LB_Vias_Generales_de_Comunicacion_Ferroviaria_Chiapas-Mayab.pdf

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2008). Manifestación del Impacto Ambiental. Modalidad Regional de Vías Generales de Comunicación. Proyecto Ferroviario Internacional. Grupo BM. México.

Tren Maya. (2019). El tren maya es un proyecto integral. Consultado el 29 de septiembre de 2019.Recuperado de: http://www.trenmaya.gob.mx/

Urzúa Aburto, Cristian, Recursos Turísticos y Patrimonio Ferroviario. El Caso del Ferrocarril Trasandino Chileno Identificación, Caracterización y Evaluación. Gestión Turística, núm. 23, enero-junio, 2015, pp. 09-33 Universidad Austral de Chile Valdivia, Chile.

RED IBAI

RED IBEROAMERICANA DE ACADEMIAS DE INVESTIGACIÓN

ISBN: 978-607-8617-48-7

9 786078 617487

©Red Iberoamericana de Academias de Investigación A.C. 2019

RED IBAI

RED IBEROAMERICANA DE ACADEMIAS DE INVESTIGACIÓN

Ponciano Arriaga 15
Despacho 101
Col. Tabacalera
Del. Cuauhtémoc
C.P. 06030
Tel. 55 55 66 09 65
México, D.F.

Av. Xalapa 1018
Col. Progreso
Macuiltépetl
C.P. 91130
Tel. 228 814 17 09
Cel. 228 847 07 80
Xalapa, Veracruz

www.redibai.org
redibai@redibai.org

Xalapa, Veracruz, México, a 5 de octubre del 2019.

JACQUELINE GANZO OLIVARES
ESMERALDA FUENTES FERNÁNDEZ
GRETTY YULISIE CASTILLO CANUL
MIRYAM NANCYHA RIVERO RODRIGUEZ
PRESENTES

Por este medio, le saludo cordialmente y al mismo tiempo, como presidente de Red Iberoamericana de Academias de Investigación A.C., le informo que su capítulo de libro "**TREN MAYA COMO DETONANTE DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN BACALAR, QUINTANA ROO"**, ha sido **ACEPTADO Y PUBLICADO** en libro "INNOVACIÓN EN COMPETITIVIDAD Y TURISMO" bajo el sello editorial Red Iberoamericana de Academias de Investigación, A.C. (607- 8617) con número de ISBN 978-607-8617-48-7.

Sin otro particular, se extiende la presente CONSTANCIA para los fines que a los interesados convenga.

A T E N T A M E N T E

RED IBAI
RED IBEROAMERICANA DE ACADEMIAS DE INVESTIGACIÓN A.C.

MTRO. DANIEL ARMANDO OLIVERA GÓMEZ
PRESIDENTE
Red Iberoamericana de Academias de Investigación A.C.

RED IBEROAMERICANA DE ACADEMIAS DE INVESTIGACIÓN A.C.

Av. Manuel Ávila Camacho #240-4

Col. Centro
Xalapa, Ver.
C.P. 91000
Tel. 228 815 55 28

www.redibai.org
redibai@redibai.org

JACQUELINE GANZO OLIVARES
ESMERALDA FUENTES FERNÁNDEZ
GRETTY YULISIE CASTILLO CANUL
MIRYAM NANCYHA RIVERO RODRIGUEZ

PRESENTE

El suscrito, Presidente de la Red Iberoamericana de Academias de Investigación, A.C.

HACE CONSTAR

Que el capítulo de su autoría: ***"TREN MAYA COMO DETONANTE DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN BACALAR, QUINTANA ROO"*** fue sometido a un riguroso proceso de revisión y arbitraje científico ciego por Distinguidos Académicos, alguno de ellos, miembros del Sistema Nacional de Investigadores, y quienes dieron el aval para que se publicara dentro del libro:

"INNOVACIÓN EN COMPETITIVIDAD Y TURISMO"

El cual se encuentra publicado con registro ISBN 978-607-8617-48-7.

A petición de los interesados y para los usos legales que a ellos convengan, se extiende la presente CONSTANCIA en la ciudad de Xalapa-Enríquez, Veracruz, a los cinco días del mes de octubre del año dos mil diecinueve.

A T E N T A M E N T E

Mtro. DANIEL ARMANDO OLIVERA GÓMEZ
PRESIDENTE
Red Iberoamericana de Academias de Investigación A.C.