

Comité de Ciencia, Tecnología, Academia e Innovación de la
Unidad Profesional Interdisciplinaria de Ingeniería Campus
Palenque del Instituto Politécnico Nacional (CITAI UPIIP - IPN)



PROPUESTA

No. 005

Plan de Trabajo del Comité CITAI UPIIP – IPN

Título del proyecto estratégico:

**“La Geopolítica del Tren Maya: Integración de la
Península de Yucatán como una Región Dinámica
para el Turismo”**

1. Descripción de la propuesta:

El Tren Maya se presenta como uno de los proyectos del país más importantes, que tiene como objetivo ser un detonante de desarrollo económico, del comercio y del turismo. Esta investigación tiene como objetivo explicar bajo una dimensión geopolítica, el comportamiento actual y una perspectiva a corto y largo plazo del Tren Maya, para convertir a la Península de Yucatán en una Región Dinámica, interrelacionada al turismo en América del Norte y el mundo.

Siendo uno de sus objetivos claves el fortalecer e incrementar el turismo nacional e internacional, el Tren Maya se convertirá en una pieza central del espacio económico y de la geopolítica de la península de Yucatán, una región que por muchas décadas fue relegada de las regiones dinámicas del país. El problema histórico es que esta región se ha desarrollado como una zona periférica en México y de América del Norte con una fuerte dependencia del centro.

Así la principal necesidad en la Península es que requería de una red ferroviaria, (además de las vías carreteras y de los aeropuertos), que fortaleciera e impulsará en el siglo XXI la actividad turística, basada en el desarrollo de las zonas arqueológicas, los pueblos mágicos y corredores gastronómicos.

2. Resumen descriptivo del proyecto

La investigación se divide en tres etapas:

A-Un análisis histórico de como la península de Yucatán adquiere sus características geopolíticas de subdesarrollo, en comparación con otras regiones dinámicas del país, desde el México independiente, transitando por el Porfirismo y la etapa posrevolucionaria hasta adquirir sus características actuales en el siglo XXI. Identificando como evolucionaron sus variables, económicas, de su geografía económica y la consolidación del turismo como un elemento que influyó en su espacio económico.

B-A partir del proyecto del Tren Maya, se identificarán cuáles son las variables geopolíticas que definen el comportamiento del turismo, como es la infraestructura (Corredores ferroviarios), las distancias, conexiones con los pueblos mágicos, corredores gastronómicos, conexiones con las zonas arqueológicas, que confirmen que el Tren Maya fortalecerá cambios de la dinámica del turismo tanto nacional como del extranjero.

C-Si bien el análisis es cualitativo, las conclusiones deberán establecer en tiempo y espacio la actualidad del Tren Maya con respecto a su dinámica geopolítica actual, como indicador de una perspectiva de cómo se consolidará la Península de Yucatán como una Región Dinámica. Un elemento importante es que este análisis geopolítico debe ser entendido en forma integral considerando que la Península de Yucatán es parte de América del Norte y de México. Así el Tren Maya es parte de una región más amplia para su análisis y comprensión.

3. Alcance o impacto esperado.

Históricamente en Estados Unidos y Canadá el ferrocarril definió el desarrollo y el surgimiento de ciudades, así como la conexión con puertos para el comercio exterior e incluso de seguridad militar y logística de esos países.

En México el comportamiento se dio de otra manera puesto que el ferrocarril se diseñó para favorecer las necesidades de Estados Unidos sobre todo en cuestión del transporte de materias primas, petróleo, productos agrícolas (henequén) y la conexión de los puertos comerciales en el Golfo de México y del Pacífico, para conectar por ferrocarril toda la estructura económica del país con el Norte. De esta forma los corredores de ferrocarril en México se diseñaron en función de los intereses de Estados Unidos no a las necesidades locales o regionales de las entidades federativas.

Si bien el fin de la Guerra Fría trajo nuevas formas para el turismo mundial y su fortalecimiento con el Tratado de Libre Comercio TLCAN hoy TMEC,

las privatizaciones de los corredores ferroviarios en México (1994-1997), disminuyó el movimiento de turistas por tren, priorizando la construcción de carreteras con el Gobierno de Salinas de Gortari (Con casetas que cobraban por su uso), lo que significó una modificación a la geopolítica del turismo nacional y la forma de captación del turismo extranjero.

A partir de estos argumentos el Tren Maya se convierte en un proyecto de infraestructura, novedoso, que fortalecerá y sumará la captación de turismo nacional y del exterior, de ahí la importancia de estudiar este proyecto de infraestructura, que, si bien está todavía en consolidación, se proyecta como un eje exitoso de desarrollo turístico.

4. Antecedentes de la propuesta

La integración económica en América del Norte se consolida hacia 1994, con el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Canadá y México (hoy TMEC). Si bien la integración puede ser vista como el eje de la relación entre los tres países, la integración económica no implica solamente intercambios de mercancías. Así la integración es la conjunción de elementos culturales, de la educación, ideológicos y por ende de las relaciones turísticas. Este comportamiento de integración es planteado por primera vez en un modelo económico de Mario Polese en 1994, con respecto al comportamiento del espacio económico una vez firmado el TLCAN. En este modelo se plantea lo que es una región dinámica y una región periférica, como se puede visualizar en el siguiente mapa:



Mapa 1. Regiones económicas de América del Norte

Fuente: Mario Polese y Salvador Pérez Mendoza, Integración Económica Norteamericana y Cambio Regional en México, en Comercio Exterior, Banco Nacional de Comercio Exterior, México, vol. 45., no. 2 febrero, 1995, p.137.

Así al momento de la integración de América del Norte con el TLCAN, Polese nos habla de La Región Dinámica (Dynamic Región) es un área donde el PIB es mayor que el promedio nacional como es el caso de Quebec, Ontario, Columbia Británica, California, Nuevo León; y la Región Periférica (Peripheral Región) donde el PIB es menor que el promedio nacional.

Esta Región Periférica está representada desde 1994, por la Península de Yucatán y parte del Istmo de Tehuantepec. Es importante mencionar que será en ese año también cuando se inicia la privatización de los corredores férreos como activos económicos que influyen definitivamente en el turismo y en el desarrollo de las regiones. En este sentido este momento de integración favoreció a las Regiones Dinámicas como Nuevo León o Jalisco en detrimento de la península de Yucatán. Así los corredores ferroviarios se privatizan y obedecen a intereses de grupos de industriales, que fueron dejando en desventaja a la región de la Península de Yucatán dándole mayor importancia a las regiones petroleras y más dinámicas.

De esta forma el turismo siguió teniendo como infraestructura principal las carreteras y aeropuertos y se excluyó al ferrocarril.

A partir de los argumentos expuestos al igual que el petróleo y las remesas del extranjero, el turismo es para México una fuente de captación de divisas muy importante. Con la privatización de Ferrocarriles de México, después de 1994 las carreteras y aeropuertos se convirtieron en la infraestructura clave en la Península de Yucatán, para el turismo. Por ello las preguntas de investigación están en función del nuevo papel el Tren Maya en este escenario.

5. Propósito (Objetivo general y objetivos específicos):

Objetivo General: Confirmar a partir de un análisis geopolítico como el Tren Maya se transformará de una Región Periférica a una Región Dinámica en relación al Turismo a corto plazo.

Objetivos específicos:

1-Determinar como el tren maya aumentará la cantidad de turistas nacionales y extranjeros.

2-Determinar cuáles son las variables geopolíticas que definen el nuevo comportamiento de la Península de Yucatán como región Dinámica del Turismo.

3-Determinar cómo el marco histórico, que incluye la privatización de Ferrocarriles

Mexicanos, definieron la actualidad del Turismo en la Península de Yucatán.

4-Determinar como el Tren Maya se convierte en parte de los cambios de la geopolítica en América del Norte, en el surgimiento de nuevas regiones dinámicas.

5-Determinar a partir de encuestas y el análisis del comportamiento turístico en las regiones gastronómicas y arqueológicas la dinámica geopolítica, en estaciones del Tren Maya como espacios de generación de movilidad turística.

6. Estado del arte del proyecto

Hay que puntualizar con respecto al estado del arte que:

1-El corredor ferroviario del Tren Maya, tiene un tiempo muy corto en funcionamiento de ahí que se está consolidando apenas en la Península

de Yucatán, ello confirma lo novedoso de este proyecto geopolítico, incluso con un alcance que se extiende hacia Centroamérica.

2- Por otro lado, a partir de del trabajo ya citado: Ayala Cordero, José Luis, "Alberta como nueva región dinámica en el espacio económico de Canadá: petróleo, Partido Conservador, población y la Escuela de Calgary", del año 2024, se confirma que la geopolítica es un instrumento de análisis geográfico, idóneo que se puede aplicar para el caso del Tren Maya y el turismo.

3-Desde el año del 2019, a la fecha existen trabajos sobre el Tren Maya, algunos tienen un enfoque sobre la defensa del medio ambiente, siendo muy críticos al respecto de cómo ello cambia el entorno de la geografía.

4-Algunos trabajos tienen un enfoque geopolítico, que han desarrollado estudios y análisis, en el espacio regional de la Península de Yucatán y algunos con Centroamérica, pese a ello no está en función de la vinculación con América del Norte. Adicionalmente son extremadamente críticos en cuanto a la inversión, resultados positivos y se politizan demasiado en contra del gobierno:

Ceceña, Ana Esther, (2019), Megaproyectos para el mercado mundial, "Avances de investigación. Tren Maya", Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, IIEC-UNAM, México, <http://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2019-12/OLAG-2019-TrenMaya-Avancesdeinvestigacio%CC%81n.pdf>

Flores, A., Deniau, Y., Prieto, S. (2019), "El Tren Maya. Un nuevo proyecto de articulación territorial en la Península de Yucatán", GeoComunes, http://geocomunes.org/Analisis_PDF/TrenMaya.pdf

Leon, Verónica, Observatorio Latinoamericano de Geopolítica, "Panamá en Tehuantepec. Colonización ferroviaria del sureste de México", Cuenca petrolera del Norte de América y pasos interoceánicos", Feb-Mar 2019,

https://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2020-05/alem-547_0.pdf

Violeta R. Núñez Rodríguez, (2020), "Los misteriosos "polos de desarrollo" del Tren Maya, RompeViento, Blog, 9 junio 2024, <https://www.rompeviento.tv/los-misteriosos-polos-de-desarrollo-del-tren-maya/>

Si bien el análisis del Tren Maya tiene una relación con el medio ambiente, estos estudios se politizan y no permiten ver los aspectos positivos del corredor ferroviario y sus beneficios.

Así en este sentido la problemática histórica de la Península de Yucatán, ha sido el rezago a través de muchas décadas, con una marcada diferenciación del centro y norte del país, de regiones dinámicas que se fortalecieron con la integración económica.

7. Tiempo estimado de ejecución: 10 meses

| Meses | Recolección de información | Recolección información. | Recolección información. | Recolección información. |
|-------|--|--|--------------------------|--------------------------|
| 1 | Tramo 1, paraderos y estaciones Estado de Chiapas: Estación Palenque Estado de Tabasco: Estación Boca del Cerro Parada Tenosique Estación El Triunfo Estado de Campeche: Parada Candelaria Estación Escárcega | Encuestas usuarios así como de la de corredores gastronómicos y de las zonas arqueológicas en función la infraestructur con el Maya. | | |

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| 2 | Tramo 1, paraderos y estaciones Estado de Chiapas: Estación Palenque Estado de Tabasco: Estación Boca del Cerro Parada Tenosique Estación El Triunfo | Encuestas a usuarios así como análisis de la dinámica de los corredores gastronómico s y de las zonas arqueológicas en función de la infraestructur a , conectada con el Tren Maya. | | |
| 3 | | Tramo paraderos estaciones Estado Campeche: Parada Puerto Champtón Estación Edzná Estación S.F. Campeche Parada Tenabo Parada Hecelchacán | Encuestas usuarios así como de la de corredores gastronómicos y de las zonas arqueológicas en función la infraestructur a , con el Maya. | |
| 4 | | Tramo paraderos estaciones Estado Campeche: Parada Puerto Champtón Estación Edzná Estación S.F. Campeche Parada Tenabo Parada Hecelchacán | Encuestas usuarios así como de la de corredores gastronómicos y de las zonas arqueológicas en función la infraestructur a , con el Maya. | |
| 5 | | | Tramo paraderos estaciones | Encuestas usuarios así como de la |

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| | | | <p>Estado Campeche: Paradero Calkiní Estado Yucatán: Paradero Maxcanú Paradero Estación Teya Paradero Tixkokob Estación Izamal</p> | <p>de corredores gastronómicos y de las zonas arqueológicas en función la infraestructur con el Maya.</p> |
| 6 | | | <p>Tramo paraderos estaciones Estado Campeche: Paradero Calkiní Estado Yucatán: Paradero Maxcanú Paradero Estación Teya Paradero Tixkokob Estación Izamal</p> | <p>Encuestas usuarios así como de la de corredores gastronómicos y de las zonas arqueológicas en función la infraestructur con el Maya.</p> |
| 7 | | | | <p>Tramo paraderos y estaciones Estado Yucatán: Estación Chichén Itzá Estación Valladolid Estado Quintana Roo Paradero Xcán Paradero Vicario Estación Cancún Aeropuerto</p> |
| 8 | | | | <p>Tramo paraderos y estaciones Estado Yucatán: Estación Chichén Itzá</p> |

| | | | | |
|----|--|--|--|--|
| | | | | Estación Valladolid Estado de Quintana Roo Paradero Nuevo Xcán Paradero Leona |
| | | | | de los datos |
| 10 | | | | Presentación de conclusiones de investigación |

8. Fortalezas internas para el desarrollo del proyecto

Dr. José Luis Ayala Cordero

Profesor en la Universidad Nacional Autónoma de México durante 15 años, asignaturas impartidas: Comercio exterior de México, geoeconomía, logística internacional y geopolítica.

Profesor en la Universidad del Valle de México, durante 15 años: asignaturas impartidas: Comercio exterior, logística relaciones de México con América del Norte, Geoeconomía e Integración económica, geopolítica e Investigación de mercados.

Profesor en la Escuela Superior de Comercio y Administración, Instituto Politécnico Nacional Campus Tepepan, asignaturas impartidas: Comercialización Internacional, Geografía e Historia Económica de México.

Actualmente Profesor en la Unidad Interdisciplinaria de Ingeniería Campus Palenque, en la academia de Turismo Sustentable.

Experiencia de investigación

Estancia de Investigación Posdoctoral. Universidad de Sherbrooke, Quebec, Canadá. Grupo de trabajo Maestría: “Historia de América del Norte: Su integración económica, sociopolítica y cultural en el siglo XX y XXI”. Becario CONACYT 2018-000022-01. 2018-2019.

Investigador en el Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación Tecnológica, PAPIIT IG300119, UNAM: “Impactos políticos del conservadurismo canadiense en el siglo XXI: Interpretaciones Multidisciplinarias”. Centro de Investigaciones sobre América del Norte. 2019-2020.

Investigador en el Proyecto PAPIME PE305924, UNAM (Programa de Apoyo a Proyectos para Innovar y Mejorar la Educación): “La transfiguración de los corredores geopolíticos comerciales ante el nuevo paradigma de la economía internacional”.

El antecedente sobre el estudio de las regiones dinámicas y regiones periféricas se plantea en el siguiente trabajo ya publicado:

Ayala Cordero, José Luis, Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM. Número 146, Mayo-agosto 2023. “Alberta como nueva región dinámica en el espacio económico de Canadá: petróleo, Partido Conservador, población y la Escuela de Calgary”. México. Año de publicación 2024.

9. Impacto presupuestario del proyecto

Además del presupuesto monetario, también se debe contemplar el tiempo del investigador, quien, para no descuidar la carga de asignaturas durante el semestre, el trabajo de campo se llevará a cabo los días sábados y domingos desde la Ciudad de Palenque. Durante los 8 meses propuestos se llevarían a cabo viajes de ida y retorno desde Palenque, hacia estaciones representativas del Tren Maya de ahí que el costo estimado sería de:

|  Precios del Tren Maya saliendo desde Palenque Más info en: www.guiadeltrenmaya.com | | | | | | | |
|---|--------------------|---------------------|-----------------|-----------------|--------------|----------------|----------------|
| Hora de salida | Estación de Salida | Estación de Llegada | Hora de llegada | Precio Especial | Precio Local | Precio Turista | Precio Premier |
| 07:00 | Palenque | Escárcega | 09:36 | \$ 298.00 | \$ 372.50 | \$ 560.00 | \$ 894.50 |
| 07:00 | Palenque | Carrillo Puerto | 10:18 | \$ 376.50 | \$ 470.50 | \$ 707.50 | \$ 1,129.50 |
| 07:00 | Palenque | Edzná | 11:01 | \$ 464.00 | \$ 580.00 | \$ 872.00 | \$ 1,392.50 |
| 07:00 | Palenque | SF Campeche | 11:24 | \$ 510.00 | \$ 637.00 | \$ 957.50 | \$ 1,529.00 |
| 07:00 | Palenque | Tenabo | 12:19 | \$ 558.00 | \$ 697.00 | \$ 1,047.50 | \$ 1,672.50 |
| 07:00 | Palenque | Hecelchakan | 12:34 | \$ 583.00 | \$ 728.50 | \$ 1,095.50 | \$ 1,749.00 |
| 07:00 | Palenque | Calkiní | 12:50 | \$ 616.50 | \$ 770.50 | \$ 1,158.50 | \$ 1,850.00 |
| 07:00 | Palenque | Maxcanú | 13:10 | \$ 652.50 | \$ 815.50 | \$ 1,225.50 | \$ 1,956.60 |
| 07:00 | Palenque | Umán | 13:36 | \$ 702.50 | \$ 878.00 | \$ 1,320.00 | \$ 2,107.50 |
| 07:00 | Palenque | Mérida-Teya | 13:56 | \$ 739.00 | \$ 924.00 | \$ 1,389.00 | \$ 2,217.50 |
| 07:00 | Palenque | Tixkokob | 14:20 | \$ 761.00 | \$ 951.50 | \$ 1,430.00 | \$ 2,283.50 |
| 07:00 | Palenque | Izamal | 14:44 | \$ 805.00 | \$ 1,006.00 | \$ 1,512.00 | \$ 2,414.50 |
| 07:00 | Palenque | Chichen Itzá | 15:24 | \$ 875.50 | \$ 1,094.50 | \$ 1,675.50 | \$ 2,675.00 |
| 07:00 | Palenque | Valladolid | 15:51 | \$ 901.50 | \$ 1,127.00 | \$ 1,768.50 | \$ 2,824.50 |
| 07:00 | Palenque | Leona Vicario | 18:17 | \$ 933.00 | \$ 1,166.00 | \$ 2,036.00 | \$ 3,251.00 |
| 07:00 | Palenque | Cancún | 18:49 | \$ 959.00 | \$ 1,199.00 | \$ 2,123.50 | \$ 3,391.00 |

\$30,000 veinte mil pesos, que deberán ser financiados a través de ampliación presupuestal a la unidad académica.

10. Beneficios sociales del proyecto

Es un hecho que las políticas públicas históricamente en México están definidas desde el centro del país. Pero al mismo tiempo muchas entidades federativas con gobiernos de diferentes partidos han generado sus propias directrices, económicas, de integración, de la cultura o el turismo.

Por otro lado, las políticas públicas también tienen o forman parte de la Política Exterior de México, del comercio y por ende de las estrategias geopolíticas del país, para la definición de objetivos y estrategias. Pero sobre todo una política pública busca resultados que se puedan medir.

De ahí que, aunque todavía está en proceso el proyecto del Tren Maya como un elemento geopolítico del turismo, la investigación puede colocar en un contexto real cuales son los beneficios y las acciones que se pueden proponer para mejorar, fortalecer e impulsar el turismo en la península de Yucatán.

Por ello la investigación en forma paralela nos lleva a plantear estrategias y políticas de innovación turística, nuevos modelos de desarrollo y planificación de los activos geopolíticos regionales y de América del Norte centrados en el turismo nacional y extranjero.

En este sentido las entidades federativas requieren de estas investigaciones para formular políticas públicas para mejorar estrategias enfocadas al turismo.

11. Impacto regulatorio

El proyecto de investigación tiene como objetivo proponer aspectos o elementos que pueden ser integrados en las políticas públicas sobre Turismo, una vez que se obtengan resultados.

12. Definir acciones para la ejecución inmediata del proyecto

La principal ventaja como marco general es que todas las entidades federativas están gobernadas por MORENA, lo cual define líneas de acción muy similares, lo cual permitiría que las encuestas y estudios de campo de la geografía de cada estación fuera más ágil sin barreras administrativas o de otra índole.

En este sentido en tiempo y espacio el proyecto del Tren Maya, está generando ya resultados que deben ser analizados, en tiempo real, para que sirva de base para otros tipos de estudios ya consolidados o que requieran ser fortalecidos como lo es el medio ambiente o la sustentabilidad.