



SECRETARÍA DE EDUCACIÓN PÚBLICA
TECNOLÓGICO NACIONAL DE MÉXICO
INSTITUTO TECNOLÓGICO DE MÉRIDA

ITM

TESIS:

**Estrategias para mitigar el impacto y aprovechar los beneficios
del Proyecto Tren Maya en la ciudad de Valladolid Yucatán.**

Perspectiva empresarial.

PARA OPTAR AL GRADO DE:

MAESTRO EN PLANIFICACIÓN DE EMPRESAS Y DESARROLLO REGIONAL

PRESENTA:

LINGE. ERNESTO ALONSO CHACÓN GARMA

ASESOR:

DR. RAÚL ALBERTO SANTOS VALENCIA

MÉRIDA, YUCATÁN, MÉXICO

17 JUNIO 2021.



Instituto Tecnológico de Mérida

DEPENDENCIA: DIV. DE EST. DE POSG. E INV.
No. DE OFICIO: X-099/21
Mérida, Yucatán, 10/mayo/2021

ASUNTO: AUTORIZACIÓN DE IMPRESIÓN

C. ERNESTO ALONSO CHACON GARMA
PASANTE DE LA MAESTRÍA EN PLANIFICACIÓN
DE EMPRESAS Y DESARROLLO REGIONAL
PRESENTE.

De acuerdo al fallo emitido por su director **Raúl Alberto Santos Valencia** y la comisión revisora integrada Andrés Miguel Pereyra Chan, Gustavo Adolfo Monforte Méndez y Ana María Canto Esquivel, considerando que cubre los requisitos establecidos en el Reglamento de Titulación de los Institutos Tecnológicos le autorizamos la impresión de su trabajo profesional con la TESIS:

"ESTRATEGIAS PARA MITIGAR EL IMPACTO Y APROVECHAR LOS BENEFICIOS DEL PROYECTO TREN MAYA EN LA CIUDAD DE VALLADOLID YUCATÁN."

A T E N T A M E N T E
Excellencia en Educación Tecnológica

HERNANDA ANDREA ULIBARRI BENÍTEZ
JEFA DE LA DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE
POSGRADO E INVESTIGACIÓN



C.p. Archivo
HAUB/AMPC/zac



Km.5 Carretera Mérida-Progreso A.P 911 C.P
97118 Mérida Yucatán, México, Tels. 964-
50-00, Ext. 10001, 10401 10601,10201
email: contacto@merida.tecnm.mx
web: itmerida.mx



Resumen

El presente estudio propone estrategias para mitigar el impacto y aprovechar los beneficios del proyecto Tren Maya en la ciudad de Valladolid Yucatán. Lo anterior basado en una perspectiva sostenible de los empresarios de la región.

Para llegar a lo antes mencionado, se adaptó partes de cuestionarios de la Secretaría de Fomento Turístico y del Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

El instrumento de recolección de datos fue una encuesta conformada por 32 puntos dividida en 3 secciones. Dichas secciones se utilizaron para obtener datos generales, la perspectiva sostenible del empresario encuestado y su conocimiento promedio en conceptos sobre sostenibilidad.

Se aplicaron un total de 204 encuestas a empresarios de la región, esto por conveniencia partiendo desde el centro de la ciudad y dependiendo de la disponibilidad de los establecimientos, esto por la falta de datos actualizados sobre las empresas existentes en la comunidad.

Las estrategias propuestas se basaron en los resultados obtenidos sobre la perspectiva empresarial de la ciudad de Valladolid con respecto al proyecto Tren Maya.

Abstract

This study proposes strategies to mitigate the impact and take advantage of the benefits of the Tren Maya project in the municipality of Valladolid Yucatán. This is based on a sustainable perspective of entrepreneurs in the region.

To reach the above, parts of questionnaires from the Secretariat of Tourism Development and the National Institute of Statistics and Geography were adapted.

The data collection instrument was a 32-point survey divided into 3 sections. These sections were used to obtain general data, the sustainable perspective of the employer surveyed and their average knowledge of sustainability concepts.

A total of 204 surveys were applied to entrepreneurs in the region, this for convenience starting from the center of the municipality and depending on the availability of the establishments, this for the lack of up-to-date data on existing companies in the community.

The research was conducted with a mixed approach with descriptive scope and non-experimental and cross-cutting design. The proposed strategies were based on the results obtained on the business perspective of the municipality of Valladolid with respect to the Tren Maya project.

Índice de contenido

Capítulo I. Introducción.	1
1.1 Antecedentes	1
1.2 Preguntas de investigación.	7
1.3 Objetivos.	7
1.4 Justificación.	8
1.5 Delimitación.	9
Capítulo II. Marco teórico.	11
2.1 Sostenibilidad	11
2.2 Economía	16
2.3 Sociedad	20
2.4 Ambiente	22
2.5 Indicadores	23
2.6 Matriz FODA/DAFO	26
Capítulo III. Marco contextual.	31
3.1 Valladolid	35
3.1.1 Datos geográficos	36
3.1.2 Principales atractivos turísticos	39
3.1.3 Tradiciones y Costumbres	43
3.1.4 Datos socioeconómicos	47
Capítulo IV. Metodología	51
4.1 Tipo de investigación.	51
4.2 Diseño Muestral	52
4.3 Instrumento	56
Capítulo V. Análisis y discusión de resultados.	58
5.1 Sección 1 del instrumento, datos socioeconómicos de las empresas entrevistadas. 58	
5.2 Sección 2 del instrumento, perspectiva sostenible de las empresas entrevistadas. 65	
5.2.1 Acciones que realizan las empresas para apoyar la sostenibilidad de la ciudad de Valladolid según los entrevistados.	68

5.3 Sección 3 del instrumento, estrategias para aprovechar las oportunidades y disminuir las amenazas del proyecto Tren maya según la perspectiva empresarial en la ciudad de Valladolid.	69
5.3.1 Principales fortalezas de la ciudad de Valladolid para aprovechar el proyecto Tren Maya.	69
5.3.2 Principales debilidades de la ciudad de Valladolid para aprovechar el proyecto Tren Maya.	71
5.3.3 Principales oportunidades que presenta el proyecto Tren Maya para la ciudad de Valladolid.	73
5.3.4 Principales amenazas que presenta el proyecto Tren Maya para la ciudad de Valladolid.	75
5.3.5 Estrategias se requieren para aprovechar los beneficios del proyecto Tren Maya en la ciudad de Valladolid.	78
5.3.6 Estrategias se requieren para mitigar el impacto del proyecto Tren Maya en la ciudad de Valladolid.	80
Capítulo VI. Conclusiones y recomendaciones.	84
Referencias	90

Índice de figuras

Figura 1.1	5
Figura 2.1	14
Figura 2.2	16
Figura 3.1	46
Figura 3.2	47
Figura 3.3	49
Figura 5.1	58
Figura 5.2	61
Figura 5.3	62
Figura 5.4	63
Figura 5.5	64
Figura 5.6	65
Figura 5.7	66
Figura 5.8	67
Figura 5.9	68
Figura 5.10	70
Figura 5.11	70
Figura 5.12	71
Figura 5.13	72
Figura 5.14	72
Figura 5.15	73
Figura 5.16	74
Figura 5.17	74
Figura 5.18	75
Figura 5.19	76
Figura 5.20	77
Figura 5.21	77
Figura 5.22	78
Figura 5.23	79

Figura 5.24	80
Figura 5.25	81
Figura 5.26	82
Figura 5.27	83

Índice de tablas

Tabla 2.1	29
Tabla 2.2	30

Capítulo I. Introducción.

1.1 Antecedentes

En la historia de la humanidad el transporte por rieles data de la antigua Grecia, los rieles resultaban eficientes para el transporte de carga pesada de manera constante y barata. Fue en la revolución industrial cuando Richard Trevithick inventó la primera locomotora a vapor, desde entonces el transporte por rieles creció hasta llegar al transporte ferroviario moderno (Ramírez, 2013).

En cuanto a México, la primera línea ferroviaria se instaló en 1850 y siempre ha estado relacionada al comercio tanto local como internacional. El ferrocarril contribuyó a crear regiones económicas como resultado de la mejora en transporte de personas y mercancías, lo que fue fundamental para el desarrollo del capitalismo. El crecimiento de las ciudades que contaban con este transporte fue ventajoso en comparación con las que no lo tenían, ya que el ferrocarril permitió la accesibilidad entre regiones alejadas (Ramírez, 2013).

Actualmente, la mayoría de las ventajas del ferrocarril se conservan, tales como la gran capacidad de transporte, bajo costo, variedad de mercancías a transportar, bajo riesgo de accidentes y ayuda al medio ambiente al gastar menos en combustible en comparación con el transporte en camiones además de evitar el congestionamiento carretero, sin embargo, también tiene desventajas, como el límite de dimensiones de las mercancías o su baja competitividad en cortas distancias (Ramírez, 2013).

La importancia del ferrocarril para transporte de personas fue innegable durante la revolución industrial, su construcción desplazaba recursos financieros y humanos creando nuevos asentamientos y mejorando la competitividad al impulsar los flujos migratorios que permitían satisfacer las necesidades de mano de obra de las nuevas regiones e industrias (Ramírez, 2013).

El concepto de desarrollo sostenible proviene de la *Comisión Brundtland* constituida en 1983. Su informe, *Nuestro futuro común*, presentado en 1987

detalla el concepto como “el desarrollo que permite satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro de satisfacer las mismas”, y buscaba atender las demandas de protección del ambiente como las de asegurar el desarrollo de los países con menor nivel de desarrollo. Por lo anterior, se requería integrar las políticas ambientales y las estrategias de desarrollo. Esta condición llevó al tratamiento de tres pilares del desarrollo sostenible, el económico, el social y el ambiental (CEPAL, s.f.).

La Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo en la *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD)* que se llevó a cabo en la “cumbre de la tierra” en Brasil formalizó el concepto de desarrollo sostenible a través de una serie de principios, comúnmente denominados *Principios de Río*. Durante la *Cumbre Mundial sobre Desarrollo Sostenible* en Johannesburgo, llevada a cabo en el año 2002, se pone énfasis en el tema de la pobreza en el desarrollo sostenible; particularmente el financiamiento; y en el consumo y la producción sostenibles (CEPAL, s.f.).

En el año 2015, la ONU certificó la *Agenda 2030* sobre el Desarrollo Sostenible, una oferta para que los países y sus sociedades inicien un camino con el que optimizar la vida de todos. La Agenda tiene 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, que contienen desde la erradicación de la pobreza hasta la lucha contra el cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la salvaguardia del medio ambiente o el diseño de nuestras ciudades (UN, 2015).

En México, el turismo es una importante generadora de derrama económica, contribuye al crecimiento y crea empleos que mejoran las comunidades receptoras. La sostenibilidad en el turismo es de los más importantes retos para la gestión por la tendencia de crecimiento que conduce a repensar el desarrollo de los destinos que se exigen más limpios, más seguros y responsables con el medio ambiente. El cambio climático y sus afectaciones en los destinos turísticos obligan a llevar a cabo acciones para disminuir la contaminación buscando un nuevo modelo de desarrollo sostenible que incorpore además de la economía, lo social y

medioambiental, el factor climático (SEMARNAT, Turismo sustentable: Ejemplos de iniciativas que lo promueven)

La Organización Mundial del Turismo (OMT), tiene el proyecto de Desarrollo Sostenible del Turismo a cargo de un Comité cuyo rol principal es monitorear la implementación de sus programas de trabajo. Según este programa, los lineamientos para el desarrollo sostenible del turismo y las prácticas de gestión sostenibles aplican a todas las formas de turismo en todos los tipos de destinos.

Los principios de sostenibilidad refieren tres aspectos, el ambiental, económico y sociocultural del desarrollo turístico, buscando formar un equilibrio apropiado entre esas tres dimensiones para avalar su sostenibilidad a largo plazo. Por lo anterior, la OMT define al Turismo Sostenible como “aquel que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas” (UNWTO, 2005).

El año 2017 fue declarado Año Internacional de Turismo Sostenible para el Desarrollo. Esta celebración tuvo como objetivo sensibilizar sobre la contribución del turismo sostenible al desarrollo y a hacer del turismo un catalizador de cambio positivo (SECTUR, Ordenamiento Turístico Sustentable, 2017).

El proyecto Tren maya, una idea retomada aproximadamente en el 2007 cuando un grupo de empresarios yucatecos se reunió con la candidata del PRI al gobierno del estado (Ivonne Ortega Pacheco) para plantear un tren bala entre Mérida y Cancún. Sin ningún estudio sobre el caso, la candidata anunció el proyecto del tren bala con ruta: Progreso-Mérida-Izamal-Tizimín-Chichén Itzá-Valladolid-Cancún. Con esto convirtió el proyecto en una de sus principales promesas de campaña invirtiendo mucho dinero en publicidad. El nombre del proyecto era constantemente cambiado, pasó de tren bala a tren ligero, multimodal, etc. Todo lo anterior contribuyó a convertir el proyecto en motivo de burlas por parte de los yucatecos (Laviada, 2014).

Al iniciar el gobierno del presidente Felipe Calderón en 2006, se planteó la construcción de trenes de alta velocidad para transporte de pasajeros, tomando como una de las opciones más viables la ruta Cancún-Tulum, ante la negativa se presenta una ruta más viable, la vía Mérida - Punta Venado. Aún sin sustento se ordenó que el proyecto se realizara. Por diversos problemas burocráticos, el proyecto nunca pasó de la SCT y quedó en el limbo como “aprobado en espera de fondos”. En el año 2012 Enrique Peña Nieto, durante su campaña para la elección presidencial, decide tomar el proyecto del tren bala como una más de sus tantas propuestas llamándolo ahora el tren transpeninsular, sin embargo, ésta no fue más allá (Laviada, 2014).

En 2018, y siguiendo con la misma tendencia, el candidato Andrés Manuel López Obrador (AMLO), decide tomar el proyecto ahora llamado “Tren Maya” para fomentar el desarrollo del sureste de la república, siendo éste el de mayor marginación en el país (CONAPO, 2010). Para el nuevo proyecto se contemplan cinco estados: Quintana Roo, Yucatán, Campeche, Tabasco y Chiapas (ver Figura 1.1) y se pretende utilizar las vías para transporte de pasajeros y carga (Vanguardia, 2018).

Entre los empresarios se ha observado que existe apoyo al proyecto debido a los ingresos que el mismo supone crear; sin embargo, muchos de ellos se preguntan de dónde se obtendrían los fondos para el mismo y se espera no se afecte el presupuesto otorgado al turismo ya que afectaría otros rubros del sector (Pantaleón, 2018). AMLO ha indicado que se podrían abrir las puertas a la inversión extranjera para apoyar el proyecto, además, diversos líderes de opinión han indicado la viabilidad del proyecto únicamente en Yucatán y Quintana Roo, por tal motivo, se ha considerado innecesario alargar dicha ruta (Vanguardia, 2018).

Figura 1.1

Ruta del proyecto “tren maya”.



Fuente: (Forbes, 2019)

Planteamiento del problema.

La sociedad en general ha tomado el concepto de desarrollo sostenible erróneamente al pensar en el crecimiento económico como un motor para lograrlo cuando debe tomarse como una consecuencia (Gutiérrez Garza & González Gaudiano, 2010). Esto debido a la falta de políticas públicas que incentiven la educación de la población sobre sostenibilidad y al desinterés de las instituciones en implementarlas.

En este sentido, la implementación del proyecto “Tren Maya” en el sureste mexicano supondría diversos retos para la gestión. Con el crecimiento de las comunidades (infraestructura, población) se pone en gran riesgo la sostenibilidad de la zona, al no haber controles eficientes que supervisen el correcto uso de la tierra y sus recursos. Sin dichos controles el crecimiento acelerado para satisfacer las necesidades de los nuevos visitantes y habitantes de las zonas, la tierra y sus recursos serían destruidos (Gutiérrez Garza & González Gaudiano, 2010).

Por estas razones se requiere proponer estrategias que permitan a las instituciones públicas y privadas llevar a cabo acciones que no impacten en el

desarrollo sostenible de dichas comunidades, con lo que no se arriesgaría el futuro de las siguientes generaciones (Gutiérrez Garza & González Gaudiano, 2010).

La incertidumbre sobre las oportunidades y amenazas que aportaría el proyecto Tren Maya en la comunidad de Valladolid hace necesaria la investigación sobre las fortalezas y debilidades de la ciudad, esto obtenido de la percepción de sus empresarios locales. Con esta información sumada a la opinión de expertos docentes y los datos de páginas oficiales, se podrá proponer estrategias para un desarrollo sostenible del proyecto Tren Maya en la ciudad de Valladolid.

La problemática reside en la incertidumbre del futuro sostenible de la ciudad de Valladolid en el estado de Yucatán. Dicha primacía se conforma por la falta de educación ambiental tanto de los líderes políticos como los ciudadanos del estado, una de las partes más importantes para el desarrollo sostenible son las instituciones públicas, sus reglamentos, políticas y la aplicación de las mismas son necesarias para orientar a la sociedad por el camino correcto, por tanto, si las instituciones públicas no llevan una correcta educación sobre desarrollo sostenible, la sociedad difícilmente podrá lograrlo (Naredo, 2006, citado en Gutiérrez Garza & González Gaudiano, 2010).

Hargreaves y Fink (2006), citados en Gutiérrez Garza y González Gaudiano (2010) indican las reformas necesarias para encaminar al desarrollo sostenible no solo a dependencias gubernamentales, sino también a empresas y corporativos:

- a) Responsabilidad de funcionarios y ejecutivos para asegurar la viabilidad de la compañía;
- b) Transparencia, de manera que sus operaciones sean visibles y sus decisiones puedan estar bajo escrutinio público;
- c) Comunidad, en relación con las obligaciones y compromisos de la compañía con la comunidad aledaña;
- d) Honestidad en la presentación comercial de los productos y manejo de las transacciones;

- e) Decencia en el trato a los trabajadores, incluyendo la participación de éstos en la toma de decisiones;
- f) Sostenibilidad en las actitudes y prácticas hacia el ambiente, así como para reducir los impactos negativos en el mismo;
- g) Diversidad en el balance y equidad en el manejo de todas las relaciones;
- h) Humanidad, expresada en el respeto a los derechos de los trabajadores y ciudadanos en todas las sucursales de la empresa en el mundo y con sus socios locales.

Por la presión que se pudiese generar y el conocimiento adquirido, se requiere la participación del sector empresarial y el académico para desarrollar estrategias que permitan el desarrollo sostenible del proyecto "Tren Maya" en la ciudad de Valladolid. Por lo anterior se requiere conocer la perspectiva empresarial y académica para analizarlas en conjunto y desarrollar dichas estrategias.

1.2 Preguntas de investigación.

- ¿Cuál es el contexto socioeconómico actual de las empresas turísticas en la ciudad de Valladolid?
- ¿Cuál es la perspectiva empresarial (ramo turismo) sobre el concepto sostenibilidad en la ciudad de Valladolid?
- Desde una perspectiva empresarial sostenible, ¿Cuáles son las fortalezas y debilidades del proyecto "Tren Maya" para la ciudad de Valladolid?
- Desde una perspectiva empresarial sostenible, ¿Cuáles son las oportunidades y amenazas del proyecto "Tren Maya" para la ciudad de Valladolid?
- Desde una perspectiva empresarial sostenible, ¿Qué estrategias se requieren para mitigar las amenazas y aprovechar las oportunidades del proyecto "Tren Maya" en la ciudad de Valladolid?

1.3 Objetivos.

Objetivo general.

Proponer estrategias con base en las fortalezas y debilidades de la ciudad de Valladolid a fin de aprovechar las oportunidades y mitigar las amenazas del proyecto Tren Maya basadas en la perspectiva empresarial local con enfoque sostenible.

Objetivos específicos.

- Describir el contexto socioeconómico actual de las empresas (ramo turismo) de la ciudad de Valladolid.
- Describir la perspectiva empresarial sobre el concepto de la sostenibilidad de la ciudad de Valladolid.
- Describir las fortalezas y debilidades de la ciudad de Valladolid (desde la perspectiva empresarial local con enfoque sostenible) para aprovechar el proyecto Tren maya.
- Describir las oportunidades y amenazas del proyecto Tren Maya para la ciudad de Valladolid desde la perspectiva empresarial local con enfoque sostenible.
- Determinar estrategias para mitigar las amenazas y aprovechar las oportunidades del proyecto Tren Maya en la ciudad de Valladolid desde la perspectiva empresarial local con enfoque sostenible.

1.4 Justificación.

La importancia del estudio se hace notar al analizar las tres vertientes de desarrollo sostenible, que se deben tomar como base para la realización de cualquier proyecto, por lo que dicho estudio podría usarse en la evaluación y reglamentación de la ciudad para futuros proyectos. Con los debidos ajustes, el análisis realizado en la presente podría ayudar a realizar una nueva política pública que permita un desarrollo sostenible de futuros proyectos en la ciudad de Valladolid Yucatán.

Al implementarse el proyecto “tren maya”, se crearía comunicación con diversas comunidades facilitando el transporte de la población, movimiento de mercancías

y aumentando el turismo, esto detonaría la economía en los poblados pequeños por lo que se prevé un crecimiento tanto en infraestructura como en la población asentada (Ramírez, 2013).

Instituciones internacionales, nacionales y locales que se beneficiarán con esta investigación:

El SECTUR, SEMARNAT y todo organismo que vele por la situación medio ambiental de los estados afectados por la ruta del proyecto se pueden beneficiar de esta investigación y basarse en la misma para la planeación de futuras acciones.

Con los resultados de la presente, se podrán proponer estrategias acordes a los objetivos del milenio (ahora agenda 2030) en cuanto a la conservación de la biodiversidad, evitar la desertificación, calidad de vida, bienestar social, comunidades indígenas, etc.; que permitan el crecimiento sostenible de las comunidades afectadas por la ruta del proyecto Tren Maya (UN, 2015).

Los beneficiarios del estudio serían la comunidad de la ciudad de Valladolid, las instituciones públicas a su cargo y las empresas privadas que lo conforman y/o tienen trato con él. Así mismo, si se llevase a cabo el desarrollo de una política pública tomando como base este proyecto, los beneficiarios aumentan a nivel nacional ya que pudiese implementarse como directriz en otros estados, ciudades, municipios, etc. Con las debidas adecuaciones.

1.5 Delimitación.

El presente proyecto se encuentra principalmente delimitado a la ciudad de Valladolid en el estado de Yucatán México. Se trabajará con las empresas turísticas, habitantes y autoridades locales que se consideren necesarias durante el proyecto.

En cuanto al acceso a la información, la investigación se está basando en fuentes gratuitas y la investigación de campo se realizará de acuerdo con el acceso

otorgado por las empresas, comunidades e instituciones públicas, por esta razón no se estima obtener toda la información que se desea.

La falta de recursos y el tiempo de ejecución del estudio se tomará como limitante al no contar con patrocinio y tener únicamente los 2 años de duración de la maestría en Planificación empresarial y desarrollo regional para realizar la investigación.

Capítulo II. Marco teórico.

En este capítulo se integran las diversas definiciones de las variables del proyecto realizadas por los autores más relevantes. Esto con el fin de dar a entender al lector de una manera más amplia el tema tratado y fundamentar el proyecto.

2.1 Sostenibilidad

La sostenibilidad o desarrollo sostenible tiene raíces en todas las culturas, un ejemplo simple sería un lago en Sudamérica llamado “Manchau gagog changau gagog chaugo gagog amaug” que significa “Pescamos de nuestro lado, pescas de tu lado y nadie pesca en el medio”, la sostenibilidad es una estrategia de supervivencia, es sentido de responsabilidad y respeto por la naturaleza (Schreiber, 2004, citado en Jenkins & Schröder, 2013). El término sostenibilidad se remonta a la caza, donde los responsables tenían que asegurar el sustento de la familia. El término sostenible o sostener ha sido demostrado como derivado del sustantivo “sustento” (Jenkins & Schröder, 2013).

En 1962 la bióloga Rachel Carson escribió el libro *Primavera Silenciosa (Silent Spring)*. En él se detalla un escenario de un futuro silencioso sin los cantos de los pájaros y con otras consecuencias si se continúa con el proceso de degradación ambiental producido por la contaminación. El libro comenzó una “revolución”, pronto se unieron diferentes voces y se comenzaron a formar asociaciones defendiendo los derechos por un ambiente sano y limpio. Así nació el movimiento ambientalista moderno de los años 60. Este movimiento tuvo tal éxito que los Estados Unidos crea en el año 1970 la primera agencia gubernamental dedicada únicamente al cuidado del medio ambiente, la EPA (*Environmental Protection Agency*).

Un suceso esencial en la historia del ambientalismo fue la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Ambiente Humano realizada en Estocolmo, Suecia en 1972. Lo más importante de esta conferencia fue que se esparcieron las semillas de lo que más tarde se reconocería como sostenibilidad. Uno de los resultados de esta conferencia fue el desarrollo del Programa Ambiental de las Naciones Unidas

(UNEP, United Nations Environmental Programme) donde se formó una misión que luego se convirtió en parte de una definición, “proveer liderazgo y compromiso mutuo en el cuidado del medioambiente inspirando, informando y posibilitando a las naciones y las personas el mejoramiento de su calidad de vida sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras” (Calvente, 2007).

Un poco más cercano a nuestro tiempo, el comienzo de la importancia del término sostenibilidad empieza a aumentar a partir de dos eventos de suma importancia. En 1983 la ONU crea la Comisión Mundial de Ambiente y Desarrollo (WCED, World Comisión of Environment and Development) administrada por Gro Harlem Brundtland, primer ministro de Noruega en esos tiempos (Calvente, 2007).

Uno de los resultados más importantes que surgieron de los informes emitidos por esta comisión fue la de nivelar por primera vez la importancia de evaluar cualquier iniciativa desde tres enfoques: el económico, el ambiental y el social. Fue el informe “Brundtland” anunciado en 1987 el que define y divulga el concepto de “desarrollo sostenibilidad”. Esto surgió por la necesidad de un modelo de desarrollo mundial que permitiera la preservación del medio ambiente y la equidad social. Son dos las declaraciones fundamentales que lo identifican:

- Un desarrollo que satisfaga las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de que las generaciones futuras puedan satisfacer las suyas;
- Poner en marcha un tipo de desarrollo donde evolucionan paralelamente los sistemas económicos y la biosfera, de manera en que la producción realizada del primero asegure la reproducción de la segunda, constituyendo una relación mutuamente complementaria (Gutiérrez Garza & González Gaudiano, 2010).

El desarrollo sostenible obedece, según sus creadores, a ciertos principios generales: se inscribe en el tiempo y supone el mantenimiento de un crecimiento económico, considerado como condición necesaria, aunque insuficiente, que permita una mejor distribución de la riqueza. La sostenibilidad está, por otra parte, condicionada por el patrón demográfico. Ella incluye

entonces dos dimensiones consideradas como indisociables: la superación de todos los seres humanos y la preservación de los equilibrios naturales (Harribey, 1998, citado en Gutiérrez Garza & González Gaudiano, 2010).

A partir de esta perspectiva, el desarrollo sostenible nace como una propuesta conceptual que se conforma de tres dimensiones: la económica, la ecológica y la social. Dada la complejidad del concepto de desarrollo sostenible, ésta se interpretó convencionalmente como una forma de superación de atraso, con fines meramente materialistas tomando a los países occidentales como un modelo a seguir sin tomar en cuenta la importancia ecológica-ambiental (Treillet & Marechal, 2005, citados en Gutiérrez Garza & González Gaudiano, 2010).

En 1992 se lleva a cabo en Río de Janeiro Brasil la conferencia Earth Summit, aquí se consolidan las Naciones Unidas en cuanto a los conceptos medioambiente y desarrollo sostenible. En la conferencia se acuerdan 27 premisas relacionadas con la sostenibilidad, en conjunto se forma un programa mundial conocido como Agenda 21. Después de estos sucesos, comenzó a explotar una moda global sobre la importancia de la sostenibilidad y así nacieron decenas de consejos informativos, organismos, sociedades e investigaciones relacionadas con la temática (Calvente, 2007).

En 2015 más de 150 líderes mundiales acudieron a la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible en Nueva York para certificar la Agenda para el Desarrollo Sostenible. Los 193 Estados Miembros de las Naciones Unidas adoptaron el documento final, *Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Este incluye los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible (ver figura 2.1) cuyo fin es: erradicar la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático sin que nadie quede rezagado para el 2030 (ONU, 2015).

Este nuevo marco de desarrollo da una oportunidad para el Sistema de las Naciones Unidas, a nivel mundial y en México, de focalizar nuestra cooperación y programación.

Figura 2.1

Objetivos del Desarrollo Sostenible.



Fuente: (ONU, 2015)

Gracias a los sucesos históricos y principalmente por el interés de la población por proteger su entorno, su futuro y a sí mismos, se permitió que la sostenibilidad esté en boca de todos. Sin embargo, se volvió para la mayoría una palabra de moda, utilizada más para impresionar que para explicar. Así mismo es una palabra con un profundo significado para una minoría y también tiene muchos significados para algunas personas.

El concepto de la sostenibilidad parte de un fundamento básico, pero comprometedor: “El desarrollo sostenible hace referencia a la capacidad que haya desarrollado el sistema humano para satisfacer las necesidades de las generaciones actuales sin comprometer los recursos y oportunidades para el crecimiento y desarrollo de las generaciones futuras” (Calvente, 2007, pág. 3). Esta definición se expresó por primera vez en el informe Brundtland como referencia al desarrollo sostenible. Esta definición fue la de mayor aceptación cuando se habla de desarrollo sostenible.

Según Calvente (2007), Suecia, uno de los líderes en sostenibilidad, define una sociedad sostenible como:

Una sociedad en la cual el desarrollo económico, el bienestar social y la integración están unidos con un medioambiente de calidad. Esta sociedad tiene la capacidad de satisfacer sus necesidades actuales sin perjudicar la habilidad de que las generaciones futuras puedan satisfacer las suyas.

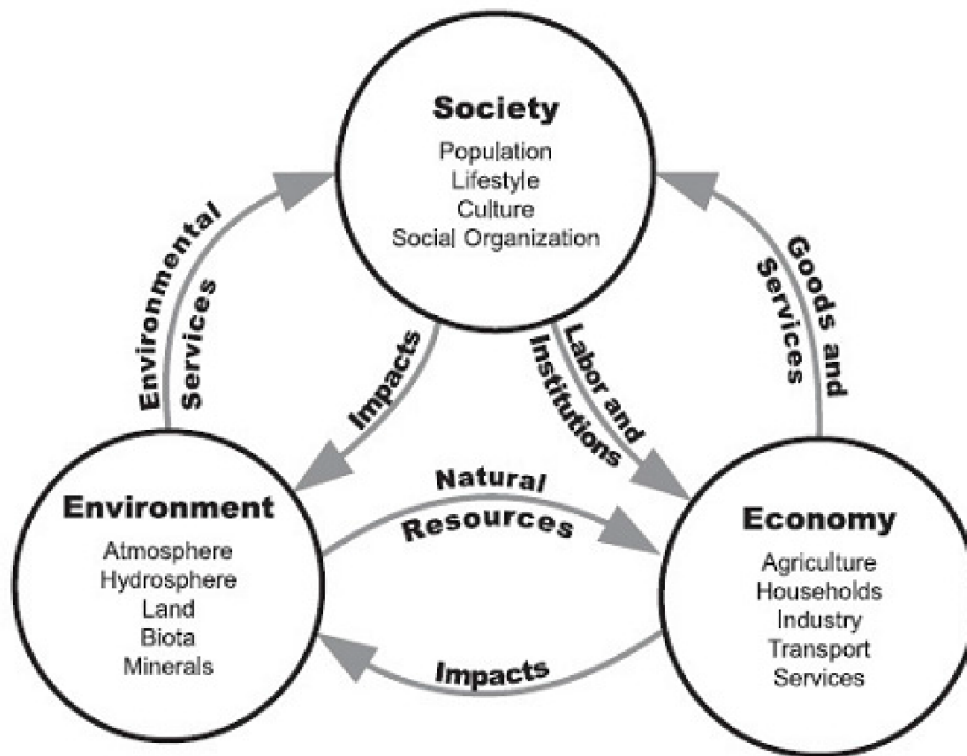
Viendo la definición anterior desde un punto de vista económico quedaría de la siguiente manera: “sostenibilidad es la habilidad de lograr una prosperidad económica sostenida en el tiempo protegiendo al mismo tiempo los sistemas naturales del planeta y proveyendo una alta calidad de vida para las personas” (Calvente, 2007).

Esta última definición representa el concepto moderno de la sostenibilidad, lo que ocasiona una gran tendencia a contradecirse a sí misma. Dicha tendencia plantea que buscar el equilibrio entre ambiente, economía y sociedad perjudica el progreso económico. Se cree que la sostenibilidad exige volver a estados primitivos, que la sostenibilidad y progreso no van de la mano cuando en realidad la sostenibilidad busca todo lo contrario, se busca fomentar un progreso, pero desde un enfoque diferente y más amplio, lo que se convierte en un gran desafío.

Desde el enfoque moderno de la sostenibilidad se plantea que toda acción y decisión, todo programa relacionado con emprendimientos humanos debería evaluarse desde tres áreas críticas; la económica, la social y la ambiental como se puede ver en la Figura 2.2.

Figura 2.2

Relación entre variables de sostenibilidad.



Fuente: (Calvente, 2007).

2.2 Economía

Economía, la primera vertiente de la sostenibilidad que se tratará en este apartado, para comenzar ¿Qué es la economía?, De acuerdo con la Real Academia Española (RAE), la economía es la Ciencia que estudia los métodos más eficaces para satisfacer las necesidades humanas materiales, mediante el empleo de bienes escasos.

En los últimos años, el estudio de esta ciencia ha crecido y abarca una inmensa variedad de temas. Los puntos principales de esta disciplina según Samuelson & Nordhaus (2005) se muestran a continuación:

- Examina el comportamiento de los mercados financieros, comprendidos los tipos de interés y los precios de las acciones.

- b) Analiza las razones por las cuales algunas personas o países tienen ingresos elevados mientras que otros son pobres y sugiere maneras para elevar los ingresos de los pobres sin dañar la economía.
- c) Inspecciona los ciclos económicos (las altas y bajas de desempleo y la inflación) incluyendo las políticas para moderarlos.
- d) Estudia el comercio internacional, las finanzas y los impactos de la globalización.
- e) Examina el crecimiento en países en desarrollo y plantea maneras de estimular el uso eficiente de los recursos.
- f) Se cuestiona cómo pueden implementarse políticas gubernamentales para lograr metas importantes como un rápido crecimiento económico, un uso eficiente de los recursos, el pleno empleo, la fijeza de precios y una distribución justa del ingreso.

Economía es el estudio de cómo las sociedades manipulan recursos escasos para producir bienes valiosos y comerciar entre diferentes personas. En esta definición se ocultan dos ideas clave de la economía: los bienes son escasos y la sociedad debe utilizar sus recursos con eficiencia. De hecho, la economía es una disciplina significativa por la escasez y el deseo de ser eficientes (Samuelson & Nordhaus, 2005).

En un mundo sin escasez la gente no se preocupa por extender sus ingresos limitados porque tendría todo lo que quisiera; las empresas no pensarían en los costes laborales o por la atención de la salud; los gobiernos no requerirían preocuparse por los impuestos, el gasto o la contaminación porque nadie se preocupa por ello. Además, como todos tendrían cuanto quisieran, nadie tendría que preocuparse por la distribución del ingreso entre distintas personas o clases de personas.

En dicho paraíso de la abundancia, todos los bienes serían gratuitos, como el agua de mar. Todos los precios serían iguales a cero y los mercados resultan innecesarios. La economía ya no sería una disciplina útil. Sin embargo, no hay sociedad que haya llegado a tal utopía. El mundo es uno de escasez, lleno de

bienes económicos. Una situación de escasez es en la que los bienes son limitados en relación con los deseos. Ante los deseos ilimitados, es necesario que una economía haga el mejor uso de sus recursos limitados.

Desde este enfoque se puede partir al concepto fundamental de eficiencia. La teoría económica afirma que una economía produce con eficiencia cuando no se puede mejorar el bienestar económico de una persona sin perjudicar a otra. La esencia de la teoría económica es reconocer la realidad de la escasez y luego encontrar la manera de organizar a la sociedad de tal manera que logre el uso más eficiente de sus recursos. Es ahí donde la economía hace su contribución exclusiva.

La economía como concepto, desde un punto de vista etimológico se deriva del griego *Oikos*, casa y *Nomos*, ley; orden y regla que se observa en los ingresos y egresos de un hogar. Este fue su significado en los tiempos de la Grecia clásica y, aunque existen muchas definiciones de economía, sobresalen dos: la objetiva y la subjetiva (Ávila Macedo, 2003).

La definición clásica de la corriente objetiva o marxista proviene de Federico Engels, citado en Ávila Macedo, (2003), quien señala: “La economía política es la ciencia que estudia las leyes que rigen la producción, la distribución, la circulación y el consumo de los bienes materiales que satisfacen necesidades humanas”.

La definición clásica de orientación subjetivista o marginalista es la de Robbins, citado en Ávila (2003) quien dice: “La economía es la ciencia que se encarga del estudio de la satisfacción de las necesidades humanas mediante bienes que siendo escasos tienen usos alternativos entre los cuales hay que optar”.

La diferencia entre ambas corrientes reside en la escasez de satisfactores sociales establecida por la teoría subjetiva, la cual sostiene que es indispensable optimizar tales satisfactores para saciar las necesidades sociales. La teoría objetiva no contempla el volumen de satisfactores, solo hace hincapié en las normas que regulan una actividad económica dirigida a satisfacer las necesidades sociales.

Ávila (2003) define la economía como:

- a) Economía es el estudio de cómo utiliza la gente los recursos para satisfacer sus necesidades... El problema básico que estudia la economía es el problema de la escasez.
- b) La economía política es la ciencia del desarrollo de las relaciones sociales de producción; es decir, de las relaciones económicas entre los hombres. Estudia las leyes que rigen la producción y la distribución de los bienes materiales en la sociedad humana a todo lo largo de diversas fases de sus desarrollos.
- c) La ciencia que examina la parte de la actividad individual y social especialmente consagrada a alcanzar las condiciones materiales del bienestar.
- d) La economía es la ciencia que tiene por objeto la administración de los recursos escasos de que disponen las sociedades humanas: estudia las formas cómo se comporta el hombre ante la difícil situación del mundo exterior ocasionada por la tensión existente entre las necesidades ilimitadas y los medios limitados con que cuentan los agentes de la actividad económica.

Pérez (2016) define la economía como la ciencia que estudia la actividad humana como productora, consumidora y distribuidora de bienes, así como la escasez que limita la producción.

La actividad humana como productora pueden ser las compañías que necesitan materia prima, mano de obra, instalaciones y maquinaria, estos se obtienen comprándolas a personas o empresas que los producen, estos pagos que realizan constituyen los costos de producción. Los costos en los que incurre una empresa van a parar a personas físicas en forma de renta, ya sea por salario o renta de inmuebles o muebles, o a otras empresas en forma de ingresos. Los bienes producidos por una empresa son de dos tipos:

- a) Los bienes de consumo se refieren a aquellos que son adquiridos por las personas para su satisfacción personal como son los de entretenimiento.
- b) Los bienes de capital son como máquinas, automóviles, aparatos electrónicos, edificios que son adquiridos por empresas con el fin de ampliar su capacidad de producir bienes.

La capacidad productiva de un país depende de la productividad de sus recursos ya que estos son limitados. Se entiende como recursos los que se utilizan para producir bienes y son limitados en todos los países. En los recursos hay que tomar en cuenta dos cosas:

- a) Número de unidades, por ejemplo, personas dispuestas a trabajar, hectáreas de tierra, cantidad de minerales explotables, maquinaria e instalaciones.
- b) La eficacia de dichas unidades.

Un país debe elegir qué bienes producir y cuáles no. Un recurso es escaso cuando no existe cantidad suficiente para satisfacer las necesidades, hay muchos recursos escasos, como los naturales y los minerales (Pérez A. H., 2016).

2.3 Sociedad

Sociedad, la segunda vertiente de la sostenibilidad (ver figura 4) que se tratará en este apartado. De acuerdo con la RAE, una sociedad es un conjunto de personas, pueblos o naciones que conviven bajo normas comunes.

La sociedad, se estudia por la sociología, que según Weber (2002) es una ciencia que pretende entender, interpretándose, la acción social para explicarla causalmente en su desarrollo y efectos. por "acción" se debe entender una conducta humana siempre que el sujeto o los sujetos de la acción enlacen a ella un sentido subjetivo. Por tanto, la "acción social" es una acción en donde el sentido mentado por su sujeto o sujetos está referido a la conducta de otros, orientándose por ésta en su desarrollo.

Por "sentido" se entiende el sentido mentado y subjetivo de los sujetos de la acción. De algún modo se trata de un sentido "objetivamente justo" o de un sentido "verdadero" metafísicamente fundado. Aquí radica la diferencia entre las ciencias empíricas de la acción, la sociología y la historia, frente a toda ciencia dogmática, jurisprudencia, lógica, ética, estética, las cuales pretenden investigar en sus objetos el sentido "justo" y "válido" (Weber, 2002).

Toda sociedad está conformada por 1 o varias culturas, pero ¿qué es la cultura?, según Montiel (2005) la cultura se define como un ideal de vida colectiva que abarca la totalidad de las acciones humanas o como un vasto conjunto de rasgos históricos-sociales que caracteriza a una nación y garantiza la identidad colectiva de los pueblos.

Al mismo tiempo con el proceso de autonomización de la cultura la sociedad comenzó a privilegiar la producción de obras, de este modo surge la noción de cultura-patrimonio, entendido como obras con reputación, valiosas desde un punto de vista estético, científico o espiritual. Desde este enfoque se ha considerado: cultura = bellas artes + literatura + música + teatro. Por tanto, la producción de los valores que integran este 'patrimonio cultural' se atribuye a una pequeña minoría de creadores excepcionales por su talento, carisma o genio (Montiel, 2005).

Debido a estos cambios, la cultura se ha convertido globalmente en un factor de crecimiento económico y pretexto para hacer negocios. Por esto tiende a perder cada vez más su aura de gratuidad y su especificidad como operador de identidad social, de comunicación y de percepción del mundo, para convertirse en mercancía.

Los antropólogos fueron los primeros en romper la concepción eurocéntrica, elitista y restrictiva de la cultura, sustituyéndola por una concepción total. Para los antropólogos, todos los pueblos, sin excepción, son portadores de cultura y deben considerarse. Desde este enfoque, son hechos culturales tanto la sinfonía de Beethoven como una punta de flecha o una danza ritual (Montiel, 2005).

2.4 Ambiente

La tercera y última vertiente de la sostenibilidad que se tratará en este apartado. De acuerdo con la RAE, el ambiente es todo lo que rodea algo o a alguien como elemento de su entorno. Por tanto, para poder estudiar el ambiente, se debe estudiar la relación que existe entre el entorno y los organismos que lo componen, para ello se utiliza la ecología.

La ecología es la ciencia que estudia las interrelaciones entre los organismos y su entorno, así como los factores físicos y biológicos que influyen en estas relaciones y son influidos por ellas. Ecología se define como el estudio de las relaciones mutuas de los organismos con su medio ambiente físico y biótico. La voz griega Oikos significa "casa" o "lugar para vivir", y ecología (Oikos logos) es literalmente el estudio de organismos "en su hogar", en su medio ambiente nativo. El término fue propuesto por Haeckel en 1869, pero muchos de los conceptos de ecología son anteriores al término en un siglo o más (CIMAT, 2019).

Los organismos pueden estar asociados a tres niveles de organización: poblaciones, comunidades y ecosistemas. El término Autoecología se refiere a estudios de organismos individuales, o de poblaciones de especies aisladas, y sus relaciones con el medio ambiente. El término contrastante, Sinecología, designa estudios de grupos de organismos asociados formando una unidad funcional del medio ambiente (CIMAT, 2019).

Pero las relaciones entre los organismos y sus ambientes no son sino el resultado de la selección natural, de lo cual se desprende que todos los fenómenos ecológicos tienen una explicación evolutiva. A lo largo de los más de 3000 millones de años de evolución, la competencia entre los organismos, engendrada por la reproducción y los recursos naturales limitados, ha producido diferentes modos de vida que han minimizado la lucha por el alimento, el espacio vital, refugio y la pareja.

La apropiación de estos conocimientos por la humanidad es importante para la formación de opiniones racionales sobre temas relacionados con el deterioro de los ecosistemas por la acción antrópica.

Con las tres vertientes de la sostenibilidad definidas anteriormente, se puede entender la relación que existe entre ellas para crear un equilibrio en el planeta, desde el crecimiento poblacional, que influye en la cantidad de estructuras construidas y por tanto en la cantidad de naturaleza devastada, hasta la cultura de cada comunidad que influye tanto positiva como negativamente de acuerdo con las políticas educativas de cada región que, en conjunto, afectan al mundo entero.

México cuenta desde 1988 con la Ley general del equilibrio ecológico y la protección al ambiente, en la que (Artículo 3º, inciso XI) el desarrollo sostenible se concibe como el proceso evaluable mediante criterios e indicadores de carácter ambiental, económico y social que tiende a mejorar la calidad de vida y la productividad de las personas, que se funda en medidas apropiadas de preservación del equilibrio ecológico, protección del ambiente y aprovechamiento de recursos naturales, de manera que no se comprometa la satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras.

2.5 Indicadores

Para poder medir las variables que buscamos en el presente estudio, se requiere conocer los indicadores necesarios que permitirán evaluar la sostenibilidad. Para ello, este apartado se basará en Indicadores de desarrollo sostenible en México del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Instituto Nacional Electoral (INE), y Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP), (2000).

Dicha publicación contiene y amplía el informe final de resultados del trabajo conjunto realizado por dichas instituciones entre 1996 y 1999, en el marco de la prueba piloto mundial auspiciada por la Comisión de Desarrollo Sostenible (CDS) de Naciones Unidas, que se creó a raíz de los compromisos adoptados por los

países signatarios del Programa de Acción para el Desarrollo Sostenible o Agenda 21. Dicho informe, remitido a la CDS en noviembre de 1999, fue también presentado en diciembre de 1999 en Barbados durante el taller de evaluación de resultados, en el contexto de la fase de instrumentación de la prueba piloto (INEGI, INE, y SEMARNAP, Indicadores de desarrollo sustentable en México, 2000).

De acuerdo con la Agenda 21, los indicadores de desarrollo sostenible necesitan ser desarrollados para proporcionar bases sólidas para la toma de decisiones en todos los niveles y contribuir a autorregular la sostenibilidad de los sistemas integrados del ambiente y el desarrollo. Estos indicadores constituyen un punto de referencia para la evaluación del bienestar y de la sostenibilidad de un país (INEGI, INE, y SEMARNAP, Indicadores de desarrollo sustentable en México, 2000).

Según INEGI, INE, y SEMARNAP (2000), los organismos participantes en la construcción de las hojas metodológicas y sus correspondientes indicadores incluyen: Banco Mundial, Eurostat (Oficina de Estadística de la Comunidad Europea), FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación), UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura), OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), OIT (Organización Internacional del Trabajo), OMM (Organización Meteorológica Mundial), OMS (Organización Mundial de la Salud), PNUMA (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente), SCOPE (Comité Científico sobre Problemas del Medio Ambiente), UICN (Unión Mundial para la Naturaleza), Worldwatch Institute, WRI (Instituto de Recursos Mundiales).

Los indicadores planteados por la CDS se diseñaron y agruparon de acuerdo con criterios temáticos que cubren lo expuesto en cada uno de los 40 capítulos de la Agenda 21, clasificados en cuatro categorías: social, económica, ambiental e institucional. El listado se presenta a continuación de acuerdo con INEGI, INE, y SEMARNAP, (2000):

Aspectos Sociales

- Combate a la pobreza
- Dinámica demográfica y sostenibilidad
- Promoción de la educación, la concientización pública y la capacitación
- Protección y promoción de la salud humana
- Promoción del desarrollo de asentamientos humanos sostenibles

Aspectos Económicos

- Cooperación internacional para acelerar el desarrollo sostenible en los países y en sus políticas internas
- Cambio de patrones de consumo
- Mecanismos y recursos financieros
- Transferencia de tecnología

Aspectos Ambientales

- Recursos de agua dulce
- Protección de océanos, todo tipo de mares y áreas costeras
- Enfoque integrado para la planificación y administración de recursos del suelo
- Combate a la desertificación y la sequía
- Promoción de la agricultura sostenible y el desarrollo rural
- Combate a la deforestación
- Conservación de la diversidad biológica
- Protección de la atmósfera
- Manejo ambientalmente limpio de desechos sólidos y aspectos relacionados con aguas servidas
- Manejo ambientalmente limpio de desechos peligrosos

Aspectos Institucionales

- Integración del ambiente y el desarrollo en la toma de decisiones

- Ciencia para el desarrollo sostenible
- Instrumentos y mecanismos legales internacionales
- Información para la adopción de decisiones
- Fortalecimiento del papel de los grupos principales

Al disponer el análisis de la sostenibilidad en tales categorías se busca identificar no sólo los posibles ámbitos de causa-efecto para un fenómeno ambiental, sino también los factores esenciales que pueden orientar las líneas de acción a seguir. Los indicadores construidos tratan de reflejar y medir las interrelaciones entre el desarrollo socioeconómico y los fenómenos ecológico-ambientales y componer un punto de referencia para la evaluación del bienestar y de la sostenibilidad (INEGI, INE, y SEMARNAP, Indicadores de desarrollo sustentable en México, 2000).

2.6 Matriz FODA/DAFO

El análisis FODA

Estas siglas provienen del acrónimo en inglés *SWOT* (*strengths, weaknesses, opportunities, threats*); en español, indican fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas. Consiste en efectuar una evaluación de los componentes fuertes y débiles que, en su conjunto, diagnostican la situación interna de una organización, así como su evaluación externa, es decir, las oportunidades y amenazas. Es una herramienta que puede considerarse sencilla y que permite obtener una perspectiva general de la situación estratégica de una organización determinada (Ponce Talancón, 2007).

Thompson y Strikland (1998) citados en Ponce (2007) establecen que el análisis FODA estima el efecto que una estrategia tiene para lograr un equilibrio o ajuste entre la capacidad interna de la organización y su situación externa, esto es, las oportunidades y amenazas.

Una fortaleza de la organización es alguna función que ésta realiza de manera correcta, como son ciertas habilidades y capacidades del personal con ciertos

atributos psicológicos y la evidencia de su competencia McConkey, (1988) y Stevenson, (1976) citados en Ponce Talancón (2007).

Otro aspecto identificado como una fortaleza son los recursos considerados valiosos y la misma capacidad competitiva de la organización como un logro que brinda esta o una situación favorable en el medio social. Una debilidad se define como un factor que hace vulnerable a la organización o simplemente una actividad que realiza en forma deficiente, lo que la coloca en una situación débil. Para Porter (1998), las fortalezas y oportunidades son, en conjunto, las capacidades, esto es, los aspectos fuertes como débiles de las organizaciones o empresas competidoras (productos, distribución, comercialización y ventas, operaciones, investigación e ingeniería, costos generales, estructura financiera, organización, habilidad directiva, etc.).

Una vez identificados los aspectos fuertes y débiles de una organización se deben proceder a la evaluación de ambos. Es importante destacar que algunos factores tienen mayor superioridad que otros: mientras que los aspectos considerados fuertes de una organización son los activos competitivos, los débiles son los pasivos también competitivos. Se comete un error si se trata de equilibrar la balanza. Lo importante reside en que los activos competitivos superen a los pasivos o situaciones débiles. El éxito de la dirección es diseñar estrategias a partir de las que la organización realiza de la mejor manera, obviamente tratando de evitar las estrategias cuya probabilidad de éxito se encuentre en cargo de los pasivos competitivos Wilhelm (1992) citado en Ponce Talancón (2007).

Identificar oportunidades y amenazas.

Las oportunidades se componen de aquellas fuerzas ambientales de carácter externo no controlables por la organización que representan elementos potenciales de crecimiento o mejoría. La oportunidad es un factor de gran importancia que permite de alguna manera moldear las estrategias de las organizaciones.

Las amenazas son lo contrario de lo anterior y representan las fuerzas ambientales no controlables por la organización, pero representan fuerzas o aspectos negativos y problemas potenciales. Las oportunidades y amenazas no sólo pueden influir en la atractividad del estado de una organización; ya que establecen la necesidad de emprender acciones de carácter estratégico, pero lo importante de este análisis es evaluar sus fortalezas y debilidades, las oportunidades y las amenazas y llegar a conclusiones (Ponce Talancón, 2007).

Lo más importante a comprender de la Matriz FODA, según Salazar Morales & Rivero Ceballos, (2013) es lo siguiente:

Debilidades: “Son factores, personas o situaciones internas que ejercen influencias negativas en la institución y que pueden detener, retroceder, debilitar o destruir su normal desarrollo” (Vallejo, y Sánchez, 2006:62). Reconocer estas fallas permite eliminarlas o minimizarlas con medidas o estrategias adecuadas.

Las Amenazas: Slowing (2010), refiere que son factores, personas o situaciones negativas externas que pueden afectar a la entidad de forma negativa, estas variables pueden ser ambientales, políticas, sociales entre otras. Las amenazas se deben enfrentar, minimizar o esquivar.

Fortalezas: son todos los elementos internos y positivos que posee el programa analizado, que se pueden aprovechar para facilitar el éxito de los objetivos. En otras palabras, son situaciones que la institución puede aprovechar a su favor, utilizando en forma adecuada sus recursos.

Oportunidades: son factores externos aprovechables que, de manera directa o indirecta, permiten conseguir los objetivos propuestos.

En la Tabla 2,1 se enlistan los aspectos que deben considerarse para elaborar los listados de la matriz FODA, la cual constituye la base o el punto de partida para la formulación o elaboración de estrategias; de dicha matriz se pueden realizar nuevas matrices.

Tabla 2.1
Matriz FODA.

Fortalezas	Debilidades
Capacidades fundamentales en áreas claves.	No hay una dirección estratégica clara.
Recursos financieros adecuados.	Instalaciones obsoletas.
Buena imagen de los compradores.	Rentabilidad inferior al promedio.
Ser un reconocido líder en el mercado.	Falta de oportunidad y talento gerencial.
Estrategias de las áreas funcionales bien ideadas.	Seguimiento deficiente al implantar la estrategia.
Acceso a economías de escala.	Abundancia de problemas operativos internos.
Aislada (por lo menos hasta cierto grado) de las fuertes presiones competitivas.	Atraso en investigación y desarrollo.
Propiedad de la tecnología.	Línea de productos demasiado limitada.
Ventajas en costos.	Débil imagen en el mercado.
Mejores campañas de publicidad.	Débil red de distribución.
Habilidades para la innovación de productos.	Habilidades de mercadotecnia por debajo del promedio.
Dirección capaz.	Incapacidad de financiar los cambios necesarios en la estrategia.
Posición ventajosa en la curva de experiencia.	Costos unitarios generales más altos en relación con los competidores clave.
Mejor capacidad de fabricación.	
Habilidades tecnológicas superiores.	
Oportunidades	Amenazas
Atender a grupos adicionales de clientes.	Entrada de competidores foráneos con costos menores.
Ingresar en nuevos mercados o segmentos.	Incremento en las ventas y productos sustitutos.
Expandir la línea de productos para satisfacer una gama mayor de necesidades de los clientes.	Crecimiento más lento en el mercado.
Diversificarse en productos relacionados.	Cambios adversos en los tipos de cambio y políticas comerciales de gobiernos extranjeros.
Integración vertical (hacia adelante o hacia atrás).	Requisitos reglamentarios costosos.
Eliminación de barreras comerciales en mercados foráneos atractivos.	Vulnerabilidad a la recesión y ciclo empresarial.
	Creciente poder de negociación de clientes o proveedores.
Complacencia entre las compañías rivales.	Cambio en las necesidades y gustos de los compradores.
Crecimiento más rápido en el mercado.	Cambios demográficos adversos.

Fuente: (Thompson & Strikland, 1998).

De esta forma, es posible desarrollar el marco analítico y las estrategias a través de las etapas listadas en la Tabla 2.2..

Tabla 2.2

Marco analítico para formular estrategias.

<p>Etapa 1: De los insumos Matriz de Evaluación de los Factores Internos (MEFI). Matriz del Perfil Competitivo (MPC). Matriz de Evaluación de los Factores Externos (MEFE)</p>

Etapa 2: De la adecuación Matriz de las Amenazas, Oportunidades, Debilidades, Fortalezas (MAFE). Matriz de la Posición Estratégica y la Evaluación de la Acción (MEPE). Matriz del Boston Consulting Group (MBCG) Matriz Interna – Externa (MIE) Matriz de la Gran Estrategia (MGE)
Etapa 3. De la decisión 1. Matriz Cuantitativa de la Planeación Estratégica (MCPE).

Fuente: *(David, 1997)*

Capítulo III. Marco contextual.

En este capítulo se describe la situación en torno al proyecto, esto sería la parte social, ambiental y económica; partiendo con México y concluyendo de forma más específica con la ciudad de Valladolid.

Durante decenios, las políticas de desarrollo en México no dieron importancia a los costos económicos, sociales y ambientales del crecimiento demográfico. La desigual distribución territorial de la población, el impacto de las actividades productivas y la urbanización sobre la calidad del aire, el agua y los suelos, ignorando las implicaciones de la degradación y destrucción de los recursos naturales, provocaron el surgimiento de graves crisis ambientales, especialmente en las zonas metropolitanas, así como la degradación de los suelos provocada por la deforestación en las zonas rurales.

Ante el creciente reclamo de la sociedad civil por la aparición de estas crisis, en la década de los setenta se crearon las primeras instituciones para atender los problemas derivados de la contaminación: en 1971 se promulgó la Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental; en 1972 se creó la Subsecretaría de Mejoramiento del Ambiente, en el marco de la Secretaría de Salud y Asistencia Pública, y en 1976 se estableció la Dirección General de Ecología Urbana dentro de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.

Sin embargo, el concepto de desarrollo sostenible como tal, se le comenzó a dar importancia en México hasta finales de los años ochenta, gracias al trabajo realizado por grupos de investigación que lo impulsaron desde la academia y la postura oficial de cumplir con acuerdos internacionales que proponían su implementación, transitando de esta forma hacia una segunda etapa de creación de nuevas dependencias y leyes para la realización de este proceso orientado a la sostenibilidad a nivel nacional y local.

Aunque el primer antecedente en el país data de 1983, cuando se creó la Subsecretaría de Ecología en el seno de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE), con lo cual se asignaron nuevas responsabilidades y se reagrupan funciones vinculadas con el medio ambiente que se encontraban dispersas en distintas dependencias federales, fue en 1988 cuando el proceso mundial agitado por el “Informe Brundtland” abre el tránsito hacia la sostenibilidad y de manera particular hace eco en México con la promulgación de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA).

En 1992, la SEDUE se transformó en la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) para propiciar un marco institucional más articulado entre las políticas sociales y ambientales. Poco tiempo después la Subsecretaría de Ecología separó sus funciones de normatividad y las de inspección y verificación, dando origen al Instituto Nacional de Ecología (INE) y a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA). En el mismo año también se creó la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO).

En 1994, México da un gran salto institucional con la creación de la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP), lo que fortaleció la gestión gubernamental considerando la conservación ecológica y el uso sostenible de los recursos. En el 2000, la SEMARNAP pasó a ser la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y el ámbito de responsabilidad de la pesca fue absorbido por el sector agropecuario. Y a partir de ese momento se han producido diversos cambios en la ingeniería institucional del sector gubernamental asociado a la gestión ambiental, los cuales buscan responder mejor a las complejas tareas que supone esta actividad. Algunas leyes relevantes que se han promulgado son:

- La Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección del Medio Ambiente (1988, reformas en 2013)
- Ley General de Vida Silvestre (2000, reformas en 2013)
- Ley de Aguas Nacionales (1992, reformas en 2013)
- Ley General de Pesca y Acuicultura Sostenibles (2007, reformas en 2013)

- Ley General de Desarrollo Forestal Sostenible (2003, reformas en 2013)
- Ley de Bioseguridad de Organismos Genéticamente Modificados (2005)
- Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos (2013, reformas en 2013)
- Ley de Desarrollo Rural Sostenible (2001, reformas en 2012)

Además del fortalecimiento que se le ha dado al marco institucional con la creación de la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (ANP) en el año 2000 y la Comisión Nacional Forestal en el 2001.

Sin embargo, para establecer la prioridad del desarrollo sostenible se requieren cambios institucionales en diferentes planos que permitan operar y concretar con eficiencia las decisiones de política integradas que vayan más allá de las jurisdicciones secretariales, es decir, estos cambios deben implicar a todos los sectores y a los tres órdenes de gobierno.

Lo anterior debido a que el *modus operandi* de las estructuras estatales tradicionales para la formulación de políticas públicas sigue predominando y resulta inadecuado para inducir el tránsito al desarrollo sostenible, ya que reproduce una dinámica institucional que no favorece la información al público, la transparencia de la gestión y la rendición de cuentas, así como la participación efectiva de los agentes interesados y la definición de metas viables calendarizadas sujetas a escrutinio y el cumplimiento de la normativa y de las políticas.

En México, la degradación ambiental y el agotamiento de los recursos naturales ha sido creciente. El Instituto de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) ha estimado a través del Sistema de Cuentas Económicas y Ecológicas de México (SCEEM) que la depreciación de los recursos naturales como porcentaje del Producto Interno Bruto (PIB) ha oscilado anualmente entre un 11% y un 14%, desde 1985 al 2011, por lo que es algo a lo que debiera darse una mayor atención política. Esta medición se expresa mediante el Producto Interno Bruto Ecológico (PIBE), un indicador que permite identificar el impacto que tiene en la economía el

uso y deterioro de los recursos naturales a causa de las actividades económicas de producción, distribución y consumo.

Aunado a ello y de manera sincrónica, los aspectos sociales se han deteriorado notablemente desde la implementación del modelo económico de apertura internacional y la emergencia de la política neoliberal a partir de 1982. Este deterioro se ha manifestado principalmente en el debilitamiento del empleo formal y del poder adquisitivo de los salarios, en la pérdida de calidad de los servicios de atención a la salud y la educación, así como en el aumento en el costo de la vivienda.

Para valorar esta problemática, el Consejo Nacional de Población (CONAPO) creó el índice de marginación que da cuenta del estado que guardan las condiciones sociales estatales y municipales. En el año 2005 el porcentaje de población urbana con índice de marginación muy alto fue de 5.1% y con índice de marginación alto de 15.8%, mientras que para el año 2010, el porcentaje pasó a 4.6% en el nivel de marginación muy alto y a 20.1% en el nivel alto; dando esto muestra de lo señalado anteriormente sobre el cada vez mayor deterioro de las condiciones económicas y sociales de la población. Continuando con lo anterior, en el 2005 la proporción de población urbana con marginación de nivel medio fue de 24.8%, de nivel bajo fue de 33.5% y de nivel muy bajo de 20.9%; mientras que en el 2010 los porcentajes fueron de 35.6%, 20.4% y 19.3%, respectivamente.

Asimismo, dentro de los desafíos para transitar a la sostenibilidad, es importante destacar el complicado proceso de transición a la democracia, que tiene un momento de inflexión en el movimiento estudiantil de 1968, del cual se deriva un proceso social que busca establecer un sistema electoral representativo de las diferentes fuerzas políticas del país. La creación de la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) en 1990, la autonomía del Instituto Federal Electoral en 1996 y el establecimiento del Instituto Federal de Acceso a la Información en el 2003 forman parte de los cambios necesarios para la vida democrática (UANL, s.f.).

Los siguientes datos nos dan una idea de la insostenibilidad en México en temas de alta prioridad, los cuales requieren atención en materia de políticas y desarrollo de información; datos recuperados del INEGI:

Aumentó el volumen de plaguicidas en México:

19,760 toneladas en 2000

27,884 en 2007

Aumento de vehículos promedio en México:

5,521,453 en el año 1980

14,963,825 en el año 2000

46,566,752 en el año 2018

Aumento del consumo de energía en el sector transporte (petajoules):

1,275 en 1990

1,614 en 2000

2,157 en 2007

3.1 Valladolid

Localización y división política

La ciudad de Valladolid se encuentra ubicada entre las coordenadas 88°20' y 87° 50' longitud oeste y 20° 27' y 20° 51' latitud norte, y se encuentra a una altura promedio de 25 metros sobre el nivel del mar.

Valladolid ocupa una superficie de 945.22 Km², cifra que representa el 2.18 % del total estatal y el 0.05 % del total nacional, es uno de los más grandes en extensión e importantes en población en el estado de Yucatán. Se ubica en la zona oriente

del Estado de Yucatán, sus colindancias son: al norte con Temozón, al sur con Cuncunul - Tekom - Chichimilá, al este con Chemax y al oeste con Cuncunul - Uayma.

La ciudad cuenta con 223 comisarías, las más importantes son: Dzitnup, Pixoy, Popolá, Ticuch, Tixhualactún, Xocén, Yalcobá. Además: Tahmuy, Tesoco, Yalcón, Ebtún, Noh- Soytún, Chanyokdzonot 1- Chanyokdzonot 2, Kanxoc, Dzibil, Santa Eleuteria, Bolmay, Yaxché, Chamul, Santa Rosa, X-Kampepen, Dzodzilchen, Koopchen, Tepakan, Campamento Hidalgo, Punta Laguna, X-Cohuo, X-Bacab, San Vicente, San Andrés X-Bac, Xuilub, Timas, Dzibil Kaua, X-Batun, Yaax-Hal, Uspib y Villa Guadalupe.

Población

Según el último censo de población y vivienda INEGI 2010, Valladolid tiene 74,217 habitantes: 37,583 son mujeres y 36,624 son hombres. Con una población mayor a los 18 años de 46,108; y una mayor, de 60 años de 6,234 personas.

Valladolid presenta la mayor tasa de crecimiento poblacional entre las zonas urbanas más importantes del Estado, ya que en la década de 2000 a 2010 la tasa de crecimiento fue de 2.6% anual, superando la media del Estado que fue del 1.5%.

3.1.1 Datos geográficos

Clima. El clima es de tipo subhúmedo con lluvias regulares en verano. Su temperatura media anual es de 25.7°C y su precipitación media anual es de 79.8 milímetros. Predominan los vientos procedentes del sureste y noreste.

Hidrografía: En el territorio municipal no existen corrientes superficiales de agua. Sin embargo, hay corrientes subterráneas que forman depósitos comúnmente conocidos como cenotes. En algunos casos los techos de estos se desploman y forman las aguadas. Destacan por su belleza natural, así como por el cuidado y mantenimiento que se les proporciona por parte de las autoridades municipales, el

cenote Zací ubicado en la cabecera, y la gruta y cenote Dzitnup a seis kilómetros al suroeste de Valladolid de esta cabecera. Orografía: Su terreno es plano, del tipo conocido como llanura de barrera con piso rocoso.

Flora: La flora conserva la característica de la selva mediana subcaducifolia con vegetación secundaria. Las especies principales son: la caoba, el cedro, la ceiba, el chakah, el bojom, el kanisté, el chichibé y el pochote, entre otros.

Fauna: Es determinada por la flora. Existen animales silvestres como venados y jabalíes muy escasos, ya que se encuentran en peligro de extinción a causa de la caza indiscriminada; también hay tepezcuintles, osos hormigueros, ardillas, comadrejas, zarigüeyas, gatos monteses, armadillos, mapaches, tortugas, conejos, tórtolas e iguanas. También hay en esta ciudad gran variedad de víboras como coralillos y cascabel.

Conectividad

La Autopista Mérida-Valladolid-Cancún es el eje principal entre los dos estados del sureste mexicano, y los une con el resto del país a través de la Carretera Federal 180, a la cual entroncan los caminos de las principales ciudades del sureste: Campeche, Mérida, Cancún y Playa del Carmen. Asimismo, se cuenta con el aeropuerto de Chichén Itzá en Kaua, a sólo 20 minutos desde Valladolid. Ya sea en automóvil o en autobús, el transporte hacia Valladolid es frecuente.

Actividades económicas y turismo

Según la información proporcionada por el INEGI, la Población Económicamente Activa (PEA) para el año 2010 en la localidad de Valladolid, era de 28,247. Se puede apreciar que la mayor carga económica se inclina hacia el género masculino. En contraparte, la población económicamente inactiva es de 26,996 y en este apartado hay que resaltar que las mujeres tienen un 74.03% del total, contra un 25.97% de los hombres.

Las personas que se dedicaban a las labores del campo o actividades primarias hasta el 2009, eran 2,796 (personas beneficiadas por PROCAMPO), lo cual representaba solo el 3.77% de la población. Entre estas actividades se encuentran las siguientes; siembra de maíz grano, chile verde, pastos, tomate rojo. Sin embargo, el sector donde se concentra el mayor número de la PEA es el terciario, dedicado a las actividades comerciales y turísticas, siendo de más del 60%, con 8,263 habitantes; lo anterior, demuestra la importancia que, como nodo comercial, proveedor de servicios y punto de paso para el turismo que se dirige al sitio arqueológico de Chichen Itzá o a la ciudad de Mérida, que ha adquirido la localidad de Valladolid.

La ciudad de Valladolid, denominada igualmente “La sultana del oriente”, o “Capital de oriente maya” recibió la designación de Pueblo Mágico el 30 de agosto de 2012 por la secretaría de turismo, con lo cual se apuesta a impulsar el desarrollo regional, mejorar las condiciones y la calidad de vida de las familias de la ciudad.

El turismo es una de las actividades productivas, que mayor número de empleos genera. Su aprovechamiento casi siempre es a través de concesiones a privados para la explotación y provecho de elementos o áreas cercanas a estos destinos que presentan algún atractivo, tal es el caso de haciendas, cenotes, museos, zonas arqueológicas, etc. En el caso de Valladolid, el aprovechamiento de los flujos turísticos que provienen principalmente de la ciudad de Cancún con rumbo a Chichen Itzá, se da por algunas instalaciones hoteleras, restaurantes y escasos comercios. De esta forma, Valladolid se convierte, a pesar de contar con una riqueza arquitectónica que combina elementos tradicionales, autóctonos, coloniales, populares y espacios de valor ambiental, en un punto de paso y no en un destino.

Se tienen registrados 669 cuartos para hospedaje y hasta el 2009 se contaba con 22 establecimientos de hospedaje algunos con servicio de alimentos (restaurantes de categoría turística), en comparación municipios como Progreso y Tinúm que tenían 66 y 21 respectivamente). De manera oficial la ciudad cuenta con 19

registros de preparación y servicio de alimentos. La ocupación hotelera se reporta para el 2009 en un total de 199,272 turistas nacionales y extranjeros. Si se comparan los porcentajes de los tres últimos años, se podrá apreciar que el número de turistas extranjeros ha descendido, así como el número total de visitantes. Lo anterior, en conjunto con un porcentaje bajo de ocupación que nunca llega a pasar del 43% ni en temporada alta.

3.1.2 Principales atractivos turísticos

Monumentos arquitectónicos: El templo de San Juan de Dios, templo de la Candelaria, templo de Santa Lucía, templo de Santa Ana, capilla de San Andrés, capilla de San Antonio de Padua, Ex casa Cural y Palacio Municipal. Del siglo XVI destacan por su originalidad el Convento de San Bernardino; el Templo de San Roque y la Catedral de San Servacio.

Monumentos arqueológicos: la ciudad de Valladolid cuenta con veinticinco sitios arqueológicos, sobresaliendo Kumal, Xkuxil, Xkakuil, Dzoyolá y Xkax.

Monumentos históricos: El monumento a Don José María Iturralde y Traconis y el monumento a los Niños Héroes en el parque de Santa Ana. Y los cenotes de Dzitnup (Xkekén y Samula).

Vocación turística

Turismo cultural, entendido como "Aquel viaje turístico motivado por conocer, comprender y disfrutar el conjunto de rasgos y elementos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o grupo social de un destino específico" (SECTUR, Turismo cultural, 2015).

Valladolid como pueblo mágico

El nombramiento de Valladolid como Pueblo Mágico en agosto 2012 aún es reciente para poder determinar resultados económicos exactos, que reflejen las ventajas de esta denominación. Algunos aspectos que se pueden notar son: el

crecimiento de la actividad turística en la ciudad y la aparición de nuevos prestadores de servicios (hoteles, restaurantes, etc.). Asimismo, Valladolid es la segunda ciudad con mayor grado de ocupación hotelera en el estado de Yucatán, por lo que la actividad turística es importante en este sitio. De tal forma que la puesta en marcha de este programa fomenta un desarrollo acelerado de infraestructura para atender la demanda de servicios, aunque en contraparte la comunidad todavía se encuentre carente de educación acerca del ambiente turístico. Resulta importante señalar que la priorización del turismo en una comunidad provoca el desatender obras y necesidades más importantes para el bienestar social. El fenómeno turístico, provoca cambios sociales que desencadena en la apropiación de espacios públicos que antes eran de los locales, dejándoles un sentimiento de rezago.

De acuerdo con DATATUR (2012), El origen de los Turistas de Valladolid tiene la siguiente composición:

67% Turistas Nacionales,

15% Turistas de países europeos y el

12% de Turistas provenientes de Estados Unidos de Norteamérica

De los cuales el 59% es de sexo Masculino y el 41% Femenino, así mismo, rondan edades entre 25 y 60 años.

Entre los motivos por los que un turista llega a Valladolid se encuentran:

65% Vacaciones

13% Educación

7% Trabajo

6% Comercial

En cuanto a la satisfacción de los turistas en Valladolid:

De acuerdo a la información proporcionada por la oficina de Turismo Local, el índice de satisfacción de los turistas que visitan Valladolid es de 9 en una escala del 1 al 10.

De acuerdo a la información proporcionada por la oficina de Turismo Local, el gasto promedio diario por persona de los turistas o excursionistas que visitan Valladolid es de \$1,000.00 pesos M.N. / \$80.00 USD.

En cuanto a la estadía, la oficina de Turismo Local indica que la estadía promedio de los turistas o excursionistas que visitan Valladolid es de: 1.14 noches.

En el destino existe una diversidad de atractivos turísticos que se pueden clasificar en tres tipos:

Monumentos históricos y arquitectónicos (11)

1. Templo Parroquial de San Servacio o Gervasio.
2. Palacio Municipal
3. Casa Delio Moreno Cantón
4. Ex-Convento de San Bernardino de Siena
5. Barrio de la Candelaria: Iglesia de Nuestra Señora de la Candelaria
6. Barrio de Sisal: Templo y Ex Convento de San Bernardino de Siena
7. Barrio de Santa Ana: Iglesia de Santa Ana
8. Barrio de Santa Lucía: Iglesia de Santa Lucía
9. Barrio de San Juan: Iglesia de San Juan de Dios
10. Barrio de Bacalar
11. Ex Telar "La Aurora"

Parques y lugares de esparcimiento (7)

1. Parque Principal Francisco Cantón Rosado
2. Casa de la Cultura
3. Museo Casa de los Venados
4. Centro Regional de Artesanías

5. Centro Artesanal Zaci
6. Museo de San Roque
7. Parador Turístico Xaman Ek

Cenotes (6)

La península de Yucatán está llena de estos fantásticos depósitos de agua y cavernas, en ellas se pueden observar formaciones calcáreas, además de constituir la principal fuente de agua dulce de la región, pues en la superficie no hay ríos y toda el agua proviene del subsuelo.

Actualmente hay más de 2,500 cenotes censados en el estado de Yucatán -aunque al parecer ascienden a cerca de seis mil. Se sabe que los cenotes son profundos pozos naturales. Constituyen el fenómeno natural más interesante de Yucatán. Sin ellos el antiguo pueblo maya hubiera carecido de agua suficiente, pues no hay ríos ni lagos de importancia en Yucatán. Estos pozos fueron llamados ts'onot por los mayas, y su significado literal es hoyo o agujero en el suelo.

Los cenotes jugaron un papel determinante en el desarrollo de la civilización maya. Grandes asentamientos de esta cultura se formaron en torno a estas cavidades, y constituían lugares sagrados para ellos, representando la entrada al inframundo espiritual. En el fondo de éstos se ha encontrado abundante cantidad de ofrendas y joyería que aparentemente fue arrojada a las profundidades después de sacrificios humanos. También se han hallado restos de cerámica y de utensilios destinados a ceremonias religiosas. Los cenotes pueden ser divididos en cuatro tipos: semiabiertos, abiertos, antiguos cenotes y de tipo caverna.

Valladolid se distingue por tener 6 cenotes yucatecos de gran tamaño y abiertos al público.

1. X'keken (el cerdito).
2. Samulá (arenal anegado)
3. Suytun
4. Zací (Gavilán blanco)

5. San Lorenzo Oxman
6. Ik kil

En cuanto a la difusión de la ciudad, no existe un portal de internet oficial de Valladolid como destino turístico. El destino es promocionado a través de los portales de la Secretaría de Fomento Turístico del Estado de Yucatán y del portal oficial del Consejo de Promoción Turística de México (CPTM) en la sección de pueblos mágicos.

En cuanto a servicios a turistas, Valladolid no cuenta con guías de turismo certificados. Se sabe que existen personas que ofrecen este servicio y trabajan por su cuenta, ofrecen un apoyo al turista, no alteran el orden y tampoco cuentan con la certificación que SECTUR Federal otorga basándose en la NOM-08-TUR-2002.

En cuanto a la seguridad, las calles de Valladolid son patrulladas por elementos de la policía municipal y cuenta con 200 policías, también opera una base de la Policía Estatal que ejerce su presencia y seguridad. Se cuenta con la policía turística que asiste a todos los visitantes, dando información de la ciudad como: ubicación de restaurantes, eventos culturales, hoteles, sitios de interés; así como ayuda en caso de un hecho delictivo o accidente de cualquier índole. De igual forma brindan apoyo en caso de emergencia.

Fiestas Populares

Del 26 de enero al 3 de febrero, fiesta del barrio de Cardería; el 28 de mayo, aniversario de la fundación de Valladolid del 13 al 19 de junio, fiesta del Divino Redentor; el 26 de julio, fiesta de Nuestra Señora de Santa Ana; del 15 al 30 de octubre, fiesta al Cristo Rey.

3.1.3 Tradiciones y Costumbres

Para las festividades de todos los Santos y fieles difuntos se acostumbra a colocar un altar en el lugar principal de la casa; donde se ofrece a los difuntos la comida

que más les gustaba y el tradicional Mucbil pollo, acompañado de atole de maíz nuevo, y chocolate batido con agua. En las fiestas regionales los habitantes bailan las jaranas, haciendo competencias entre los participantes.

Música.

La música tradicional es la jarana yucateca, la cual se baila al comienzo de las fiestas del pueblo en la vaquería. La trova y los boleros también son parte musical de la cultura yucateca.

Artesanías.

Entre las artesanías más sobresalientes se encuentra el urdido de hamacas, confección de ropa típica, bordados, joyería, talabartería y tallado de piedra son los principales.

Gastronomía.

Alimentos: Se preparan con masa de maíz carne de puerco, pollo y venado acompañados con salsas picantes a base de chiles habanero y max. Los principales son: frijol con puerco, chaya con huevo, puchero de gallina, queso relleno, salbutes, panuchos, pipian de venado, papadzules, longaniza, cochinita pibil, joroques, Mucbil pollos, pibes y tamales.

Dulces: Los dulces tradicionales que se elaboran son el de yuca con miel, calabaza melada, camote con coco, cocoyol en almíbar, mazapán de pepita de calabaza, melcocha, arepas, tejocotes en almíbar y dulce de ciricote.

Bebidas: Las bebidas típicas de la ciudad son el Xtabentun, balché, bebida de anís, pozole con coco, horchata, atole de maíz nuevo y refrescos de frutas de la región.

Existen cuatro instituciones de educación superior que imparten licenciaturas relacionadas con el turismo: Centro de Estudios Superiores Francisco de Montejo;

Instituto Tecnológico Superior de Valladolid, Universidad de Oriente, Universidad de Valladolid Yucatán y una institución de nivel técnico que imparte dos programas técnico-profesionales: Colegio de Educación Profesional Técnica del Estado de Yucatán (CONALEP)

Indicadores de sostenibilidad

Consumo de agua per cápita diario de la ciudad de Valladolid: Cada habitante utiliza 200 litros diarios de agua para su consumo diverso.

-No existe en la ciudad plantas de tratamiento de aguas residuales.

-No existe en la ciudad el reúso de agua tratada.

Además del incremento en la cantidad total de residuos generados en el país, la generación per cápita a nivel nacional también ha aumentado. De 1997 a 2004 la generación per cápita se incrementó un promedio de 4 kilogramos al año, alcanzando la cifra de 328 kilogramos por habitante anualmente.

En México, poco más de la mitad de los residuos son de naturaleza orgánica (residuos de comida, jardines, etc.). De 1995 al año 2004 no se han observado cambios importantes en la proporción relativa del tipo residuos generados (SEMARNAT, Turismo sustentable: Ejemplos de iniciativas que lo promueven).

Figura 3.1**Vertedero municipal de Valladolid**

Fuente: (Ayora, 2018)

Tomando en cuenta la información de SEDUMA, tenemos que el relleno sanitario de la ciudad de Valladolid abastece el acopio y confinamiento con capacidad para las 25,980 personas que habitan la ciudad o la generación de 16.10 toneladas/día, de esto podemos decir que el sistema de recolección de basura es eficiente y suficiente para la población de la ciudad.

Sin embargo, esto difiere con la realidad de la ciudad; muchos de los habitantes de Valladolid tienen muy poca o nula cultura ambiental, quizá falta de educación, por lo que tiran su basura en cualquier sitio como son terrenos baldíos o el monte aledaño a la ciudad. Esto provocado, según los habitantes, por el mal servicio de recolección de basura y la incapacidad del relleno sanitario de la ciudad que además de estar sobrepasado (figura 3.1), cuenta con muy malos caminos para llegar por lo que muchos optan por dejar su basura en el camino a dicho lugar (figura 3.2).

Figura 3.2**Camino al vertedero municipal de Valladolid.**

Fuente: (Ayora, 2018)

3.1.4 Datos socioeconómicos

El último dato disponible a nivel municipal del desempleo lo obtenemos del Censo General de Población y Vivienda 2010, este nos indica que el 2.8% de la población económicamente activa se encuentra ocupada, la cifra es ligeramente inferior en las mujeres con un 1.7% en comparación al 3.3% en los hombres. Hay que destacar que tradicionalmente en el estado de Yucatán los niveles registrados en las tasas de desempleo son generalmente bajos, el problema se concentra en la calidad de este, con pocas prestaciones y un amplio porcentaje de la población con bajos niveles de salario.

PIB (Producto interno bruto)

De acuerdo a información proporcionada por el censo económico de 2009 que del total del valor agregado censal bruto el 8% lo contribuye el sector turismo, siendo el de la preparación de alimentos y bebidas la mayor parte (5%). Si bien la cifra es interesante, está todavía requiere fortalecerse ya que el potencial de aportación la ciudad es amplio, dado los atractivos turísticos que cuenta la ciudad y su zona de influencia.

En cuanto al bienestar social, la ciudad no cuenta con dicha información en ninguna fuente oficial.

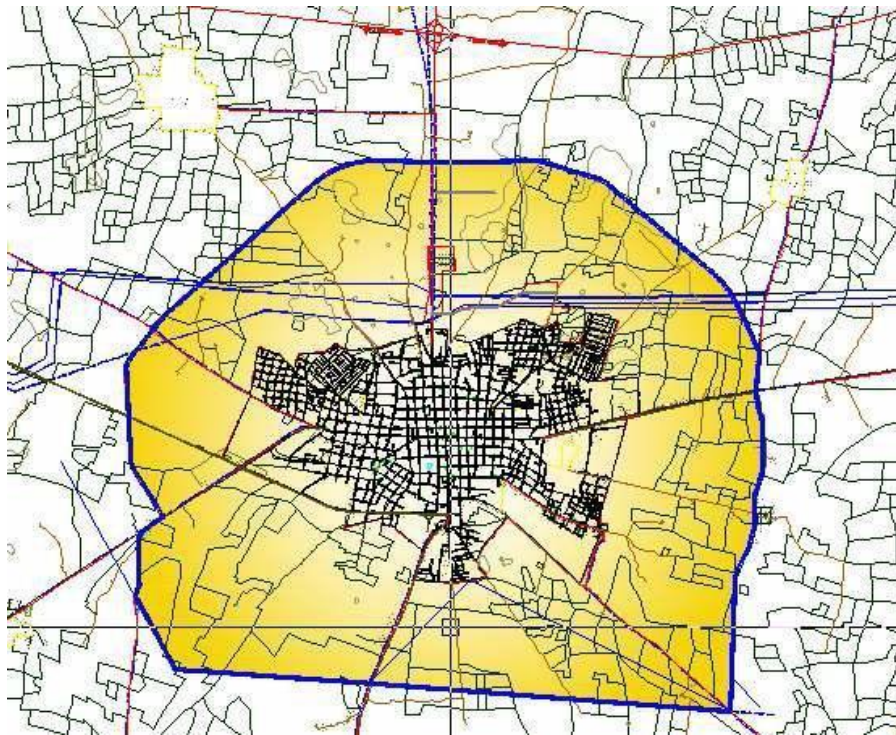
Plan de desarrollo urbano

Existe la Actualización del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Valladolid 2010, tiene tres años de vigencia.

El documento abarca cuatro apartados: antecedentes, normativa, estratégico e instrumental. Tiene una vigencia de 20 años porque se hizo una planeación hasta 2030. Solo existen en el sitio dos programas, el primero de 1993 y este de 2010. Tiene cinco ejes rectores uno de ellos es el turismo.

El Programa de Desarrollo Urbano del centro de población de Valladolid en su actualización del 2010 determina su injerencia solo en el Centro de Población no en toda la ciudad.

La delimitación del Centro de Población de Valladolid tiene una superficie de 5,864.09 ha, las cuales se integran en el ámbito espacial que rodea a la localidad, con sus elementos más importantes como zona urbana, industrial, áreas naturales y de producción rural (Figura 3.3).

Figura 3.3**Esquema poligonal del límite del centro de población de Valladolid.**

Fuente: (SEFOTUR, 2013)

La definición del polígono responde a los requerimientos de incorporación de suelo para el futuro desarrollo urbano de la localidad, a las necesidades de zonas de desarrollo económico, impulso a las actividades primarias y secundarias; aprovechamiento de los recursos naturales y turísticos; planeación del espacio a fin de evitar la especulación y la destrucción del entorno natural; y la procuración de un mejoramiento en los niveles de bienestar de la población actual y futura.

Plantea una visión de largo plazo, llamado Valladolid 2030, donde se rescatan las siguientes líneas donde trabajarán los próximos 17 años.

- Ciudad colonial yucateca de sólidas raíces histórico-culturales.
- Puerta de entrada al pasado colonial y al mundo maya de la península, capitalizadora de los valores tangibles e intangibles de su población y cultura.

- Región de cenotes y selvas, con valores naturales aprovechables para hacer negocios con criterios de sustentabilidad.
- Oferta educativa con objetivos basados en la excelencia complementada con espacios recreativos/culturales para los estudiantes y la ciudadanía, para la exaltación de los valores de su sociedad y cultura.
- Ubicación geográfica estratégica como centro de distribución de comercio con proyección globalizada

Los lineamientos estratégicos generales son:

- Promover acciones específicas para impulsar proyectos integrales que utilicen nuevas tecnologías en beneficio de la población (relleno sanitario, plantas de tratamiento de aguas residuales).
- Control de poblamiento hacia zonas de riesgo y vulnerabilidad.
- Consolidación de centros de barrio y centros vecinales utilizando sus plazas y parques como sitios de difusión cultural.
- Estimular programas de mejoramiento de vivienda.
- Desarrollar acciones que garanticen el mantenimiento, mejoramiento, ampliación y dotación en zonas no servidas de los servicios de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos.
- Rescate, conservación, restauración y aprovechamiento sustentable del patrimonio histórico y natural.
- Reintegrar a la ciudad como atractivo turístico cultural de primer orden con servicios de calidad.

Acceso a servicios

Actualmente en la ciudad de Valladolid tiene una cobertura de agua en un 93%, de drenaje un 73% y la electricidad un 93% (INEGI, Censo de Población y Vivienda, 2010).

Capítulo IV. Metodología

En este capítulo se incluye una explicación a detalle de todos los procedimientos usados en la investigación, lo cual incluye: Tipo de investigación, enfoque, diseño, unidad de análisis, categoría de análisis, descripción de herramientas de recolección de información y el procedimiento de análisis de la información.

4.1 Tipo de investigación.

El estudio fue de alcance Descriptivo, ya que se busca especificar las propiedades, características y perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta al análisis. Es decir, únicamente se pretende medir o recoger información de manera independiente sobre los conceptos o las variables a las que se refiere el estudio, el objetivo no es indicar cómo se relacionan éstas (Hernández Sampieri, 2014).

Diseño de investigación.

El diseño fue No experimental, ya que se trata de estudios en los que no hacemos variar en forma intencional las variables independientes para ver su efecto sobre otras variables. Lo que se hace en la investigación no experimental es observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para analizarlos *The SAGE Glossary of the Social and Behavioral Sciences* (2009b) citado en Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, (2014).

El estudio fue Transversal, ya que se recolectan datos en un solo momento, en un tiempo único Liu, (2008) y Tucker, (2004) citados en Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, (2014). Su propósito es describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado.

Enfoque.

De acuerdo con la variable estudiada, la investigación se cataloga como mixta, que se define como: “Un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y

cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada (metainferencias) y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio” (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2008 citados en Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, 2014).

4.2 Diseño Muestral

La unidad de muestreo fueron las empresas, micro, pequeñas y medianas. Se excluyen las viviendas, transeúntes, institutos de gobierno y empresas extranjeras, ya que para fines de la encuesta no son objeto de estudio. De acuerdo con (Hernández Sampieri, 2014)

Población

No se cuenta con la población de empresas disponibles en la ciudad de Valladolid, ya que ninguna institución oficial cuenta con los datos actualizados.

Unidad de análisis.

Una unidad de análisis fue la empresa (micro, pequeña y mediana de toda rama que atienda directamente al cliente, de preferencia turismo y que se localice en la ciudad de Valladolid), entendido y/o representado por el dueño de esta o en su caso, del gerente o encargado en turno. Se entiende como encargado a la persona responsable del establecimiento, que cuenta con la información suficiente sobre la empresa y la ciudad para poder aportar al estudio. La unidad de análisis, objeto de estudio es comprendido como un sistema integrado que interactúa en un contexto específico con características propias. El caso o unidad de análisis puede ser una persona, una institución o empresa, un grupo, etcétera (Bernal, 2010).

Diseño de la muestra.

El diseño de la muestra en las unidades de muestreo se caracteriza por ser No probabilístico ya que suponen un procedimiento de selección orientado por las características de la investigación, más que por un criterio estadístico de

generalización (Hernández Sampieri, 2014), por lo que los resultados de la investigación no se pueden generalizar a toda la población. A su vez la recolección de información se realiza por conveniencia ya que estas muestras están formadas por los casos disponibles a los cuales tenemos acceso, Battaglia (2008a) citado en Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio, (2014).

Procedimiento de muestreo

Se entrevistó a un total de 204 empresas en la ciudad de Valladolid, dichas empresas fueron elegidas por conveniencia de acuerdo a las zonas repartidas entre 4 grupos de trabajo partiendo desde el centro de la ciudad y realizando barrido hacia las afueras en dirección norte, sur, este y oeste, esto al no contar con datos reales sobre cuantas, y que empresas existen en la ciudad, además de su localización.

Variables y su operacionalización

Las variables estudiadas fueron:

- a) Económico, ya que se medirán las perspectivas económicas de la ciudad de acuerdo con los indicadores mencionados anteriormente.
- b) Social, ya que se medirán las perspectivas sociales de la ciudad de acuerdo con los indicadores mencionados anteriormente.
- c) Ambiental, ya que se medirán las perspectivas ambientales de la ciudad de acuerdo con los indicadores mencionados anteriormente.

Método de recolección de información.

El método de investigación fue trabajo de campo, utilizando como técnica la encuesta.

Los instrumentos implementados:

Entrevistas a personas clave (empresarios, gerentes, encargados de los establecimientos) utilizando un cuestionario de tres etapas para obtener datos generales, percepción sobre sostenibilidad y acciones sostenibles de la empresa.

Como herramientas de apoyo se utiliza Excel y SPSS, lo que condensa la información en tablas, figuras, mapas mentales y gráficas.

Tanto la metodología implementada como el instrumento fueron adaptados de documentos de INEGI, INE, y SEMARNAP.

Técnicas de entrevista.

- Leer completo y textual;
- Neutralidad;
- Sondeo;
- Escribir completo y textual;
- No suponer cosas por adelantado.

Manejo de metodología.

- Identificar el recorrido;
- Identificar la empresa;
- Selección de informantes;
- Conocimiento de las acciones a tomar en caso de que no se encuentre un informante con el rango adecuado en la empresa.

Solución de problemas en campo.

- Identifica zonas de conflicto o de alto riesgo.

Actitud.

- Proactividad;
- Empatía;

- Colectividad (si es posible recibir apoyo de instituciones académicas locales).

Material utilizado.

- Identificación con fotografía que acredite como estudiante del Instituto Tecnológico de Mérida (ITM);
- Uniforme para trabajo de campo, que consiste en gorra, camisa con el logo del ITM, pantalón de mezclilla;
- Cuestionarios;
- Tabla de apoyo;
- Bolígrafos tinta azul y roja;
- Teléfono celular;
- Bolsa.

Análisis de la información:

Con la información obtenida de los cuestionarios, se procederá a realizar:

- a) Base de datos en donde se descargaron toda la información recolectada.
- b) Codificación de la información de la base de datos.
- c) Graficar los resultados obtenidos de la codificación

Tamaño de la muestra. El tamaño de una muestra depende también del número de subgrupos que nos interesan en una población (Hernández Sampieri, 2014).

Planeación Operativa

Se realizaron juntas operativas con los 2 grupos de trabajo, dichos grupos conformados por estudiantes de la carrera de administración del Instituto Tecnológico Superior de Valladolid, se capacitó en el llenado del instrumento y en los conceptos clave a manejar.

Después se realizó el mapeo de la ciudad y se repartieron las zonas de trabajo que se abarcaría por cada grupo. Se indicaron las fechas en las que se barrería la zona para evitar confusiones y duplicidades.

Los dos docentes a cargo de los grupos de apoyo se hicieron cargo de la planeación en cuanto a fechas y horas de recolección de datos.

Al finalizar la recolección de datos se procedió al llenado de bases de datos en la plantilla predeterminada.

La base de datos se ordenó y codificó según los requerimientos del proyecto para obtener los datos necesarios para graficar. Se procedió a graficar los resultados y realizar el análisis pertinente.

Principales problemas presentados

Entre los principales problemas encontrados se pueden mencionar el horario de apertura de los negocios, ya que no coincidían con los horarios libres de los estudiantes que apoyaron el proyecto.

Otro problema encontrado es la ausencia del dueño o encargado de la empresa encuestada, por lo que se reprogramó la visita.

4.3 Instrumento

El instrumento utilizado se dividió en tres secciones, datos generales, percepción de conceptos y análisis FODA. La primera sección (apéndice 1) se utilizó para recolectar información cuantitativa que se utilizaría para futuros proyectos, además, se tomó como filtro para saber si la empresa era objetivo de estudio tomando en cuenta el giro, tamaño de la empresa y antigüedad de la misma.

La segunda sección (apéndice 2) se utilizó para medir el conocimiento y percepción sobre conceptos de desarrollo sostenible como son energías renovables, reciclaje y el significado como tal de la palabra sostenible”.

La tercera sección (apéndice 3) se utilizó para conocer la percepción de los empresarios sobre los beneficios e impactos del proyecto tren maya en la región, además de obtener su percepción sobre las problemáticas más importantes de la ciudad y las estrategias necesarias para aprovechar el proyecto y mitigar el impacto del mismo.

Capítulo V. Análisis y discusión de resultados.

En este capítulo se presentan los resultados obtenidos de la base de datos al organizar, agrupar y analizar la información recolectada. Como se aprecia en el instrumento visto anteriormente, se cuenta con 3 secciones que se analizarán a continuación.

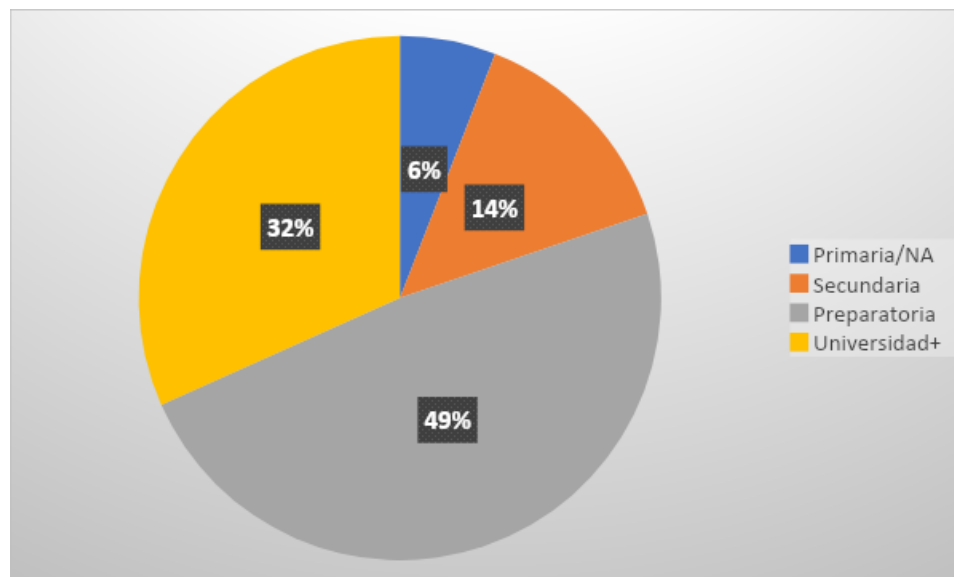
5.1 Sección 1 del instrumento, datos socioeconómicos de las empresas entrevistadas.

Iniciando por la sección 1, la pregunta 1.0 es el nombre del encuestador, por lo que se procede a la pregunta 1.1 que indica el nombre de la empresa. Con estos datos se puede revisar que no haya duplicidades en la información recolectada.

Pregunta 1.2 Nivel de estudios. En este apartado se puede apreciar la diferencia que existe entre los empresarios en cuanto a su preparación académica (figura 5.1).

Figura 5.1

Distribución porcentual de entrevistados por grado de estudios.



Fuente: Elaboración propia.

Formalmente la educación se puede definir como el proceso de enseñanza-aprendizaje por el cual se transmiten y son adquiridos los

conocimientos dirigidos a realizar diversas tareas o a comportarse de una manera determinada.

La educación se obtiene de manera formal en escuelas, universidades, etc.; y de manera informal adquiriendo a lo largo de la vida por medio de la socialización. Igualmente se asume que la educación es una condición necesaria para un buen desarrollo individual y social.

En México existe el nivel básico de educación, que es el nivel mínimo con el que deben contar todos los individuos para continuar su preparación académica y realizar los estudios que les permitan insertarse en el mercado laboral, así como permitirles acceder a mejores oportunidades de empleo. La educación básica en México se conforma de tres niveles: preescolar, primaria y secundaria, que abarcan entre 11 y 15 años de estudio, ésta es gratuita y obligatoria.

El nivel medio superior comprende tres tipos de educación: propedéutica (bachillerato general), propedéutica-terminal (bachillerato especializado o tecnológico) y terminal (profesional medio). Los dos primeros se imparten en las modalidades escolarizada y abierta. La modalidad escolarizada atiende generalmente a la población de 16 a 19 años que cuente con certificado de secundaria.

La educación superior es el máximo nivel de estudios. Se conforma de licenciatura y posgrado en educación normal, universitaria y tecnológica. Para cursar la licenciatura y la normal debe concluirse el bachillerato o sus equivalentes; para cursar estudios de maestría es indispensable la licenciatura; para cursar estudios de doctorado, es necesario tener el grado de maestría o méritos académicos equivalentes. En general, los estudios de licenciatura tienen una duración de cuatro a cinco años (Caldera González, Carrillo Andrés, & Escamilla Salazar, 2020).

En la figura 5.1 se puede notar que en su mayoría las PYMES en la ciudad de Valladolid son lideradas por empresarios con preparatoria en un 48%, a estos les

siguen empresarios con educación superior, universidad o más, con un 32% de los encuestados.

Pregunta 1.4 Género.

Por género entendemos el conjunto de ideas, creencias y atribuciones sociales, construidas en cada cultura y momento histórico, tomando como base la diferencia sexual, lo cual determina el comportamiento, las funciones, oportunidades, valoración y las relaciones entre hombres y mujeres (Caldera González, Carrillo Andrés, & Escamilla Salazar, 2020).

De acuerdo con esta definición, existen muchos mitos respecto a los roles de los géneros. Por ejemplo, en el rol femenino de la mujer se concentran los afectos, jugándose el rol de esposa, madre y ama de casa, otorgándole atributos de debilidad, indecisión, inseguridad, dependencia, pasividad y represión de las ideas; mientras que lo masculino del hombre está relacionado con un rol productivo, es proveedor económico, sustenta el poder, toma decisiones y cuenta con atributos como fuerza, decisión, seguridad, autonomía y acción. Estos roles se pueden identificar más arraigados en los municipios del estado de Yucatán, con una prevalencia casi proporcional en cuanto a la pobreza y falta de educación en la zona.

En este inciso se puede notar que en su mayoría los encargados o dueños de las PYMES en la ciudad de Valladolid son hombres con un 69% de ocupación y un 31% de ocupación por mujeres. Esto pudiese indicar diversas situaciones como tradiciones arraigadas donde la mujer no se desarrolla laboralmente, estos pueden ser discriminación y/o falta de apoyos por mencionar algunos casos.

Pregunta 1.5 Edad

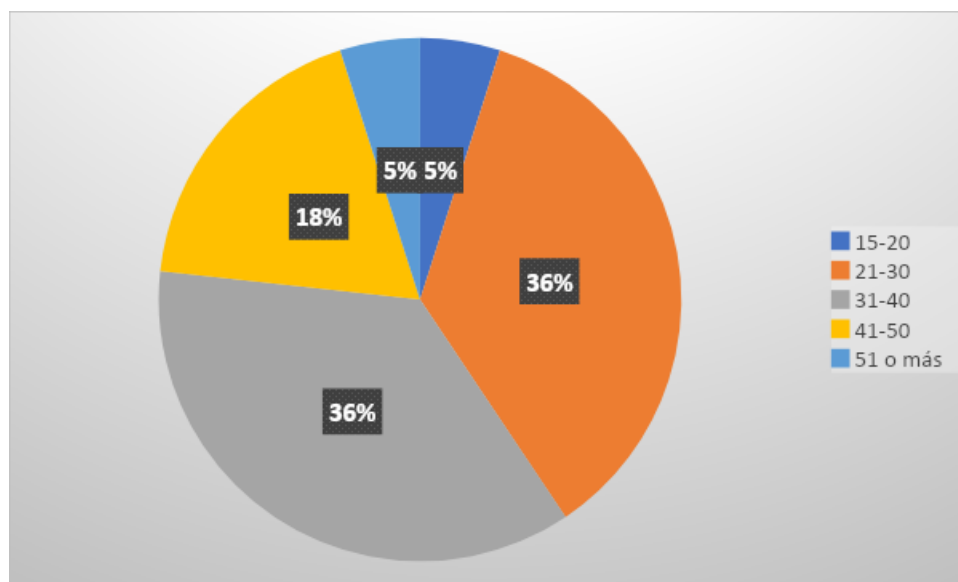
La noción de edad permite dividir la vida humana en distintos periodos temporales, por ejemplo, una persona según su edad, puede ser un bebé, niño, púber, adolescente, joven, adulto y adulto mayor. Esta categoría es importante ya que

nos mostrará en qué momento de su vida el emprendedor se desarrolla como tal, al grado de consolidar su negocio.

En este apartado se puede visualizar la variación en las edades de los encargados y/o dueños de las PYMES en la ciudad de Valladolid (figura 5.2). En su mayoría se encuentran entre 21 y 40 años empatando con 36% de los encuestados.

Figura 5.2

Distribución porcentual de entrevistados por edad.



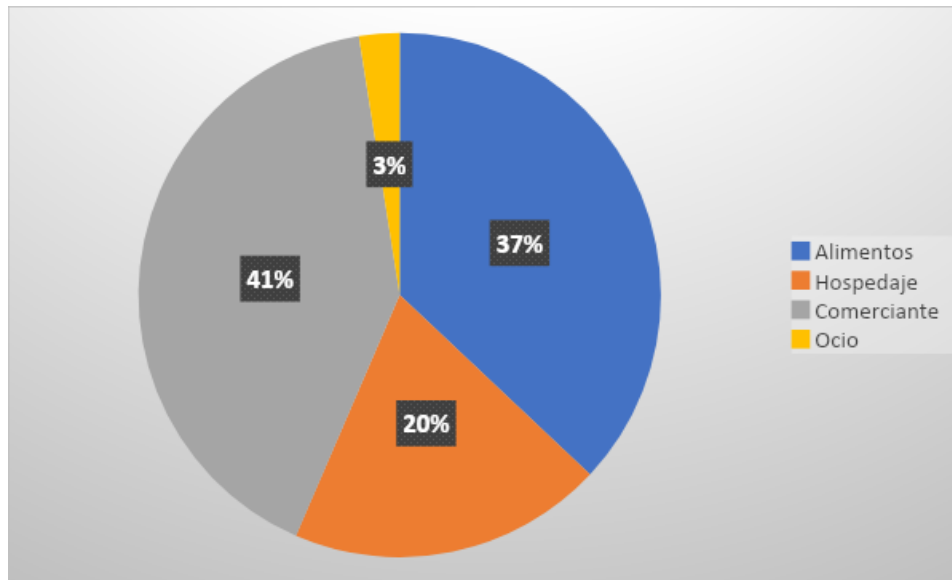
Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 1.6 ¿A qué actividad económica se dedica la empresa?

Como se puede observar en la figura 5.3, la actividad económica preponderante sería el comercio, seguida por el sector de alimentos, esto como se indica en el capítulo tres.

Figura 5.3

Distribución porcentual de empresas por actividad económica.



Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 1.7 ¿Cuántos empleos genera la empresa para hombres y mujeres?

En el presente inciso se recolectan datos sobre cuántos empleos genera la empresa para la ciudad y se divide por género para identificar situaciones adicionales. Entre las empresas entrevistadas se genera un total de 1200 empleos, el 55% de dichos empleos está ocupado por hombres, lo que aporta a la suposición anterior sobre la brecha de género.

Pregunta 1.8 ¿Cuántos empleados son familiares y cuántos son externos en la empresa?

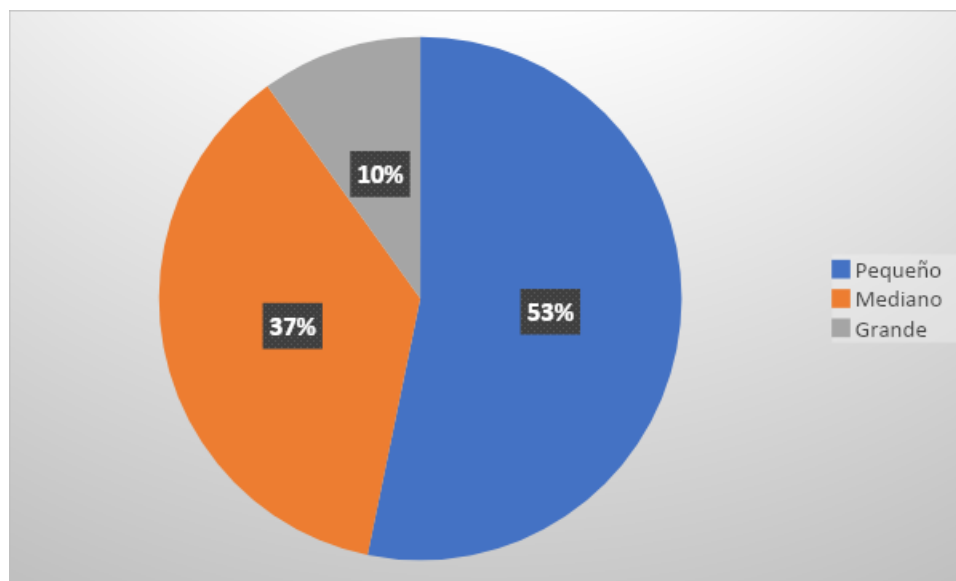
Este inciso revela un dato interesante sobre las PYMES y su organización como empresas familiares o formadas por contrataciones externas. La mayoría de los empleados en las PYMES entrevistadas son externos a la misma con un 74% de ocupación, dejando un 26% de ocupación para empleados familiares de encargados o dueños de las empresas.

Pregunta 1.10 ¿De qué tamaño considera su empresa?

En este apartado se revela la percepción que tiene el empresario sobre el tamaño de su negocio en comparación con su ambiente. Se puede ver en la figura 5.4 que en su mayoría los empresarios de la ciudad consideran como pequeña su empresa con un 53% de ocupación.

Figura 5.4

Distribución porcentual de empresas entrevistadas por tamaño.

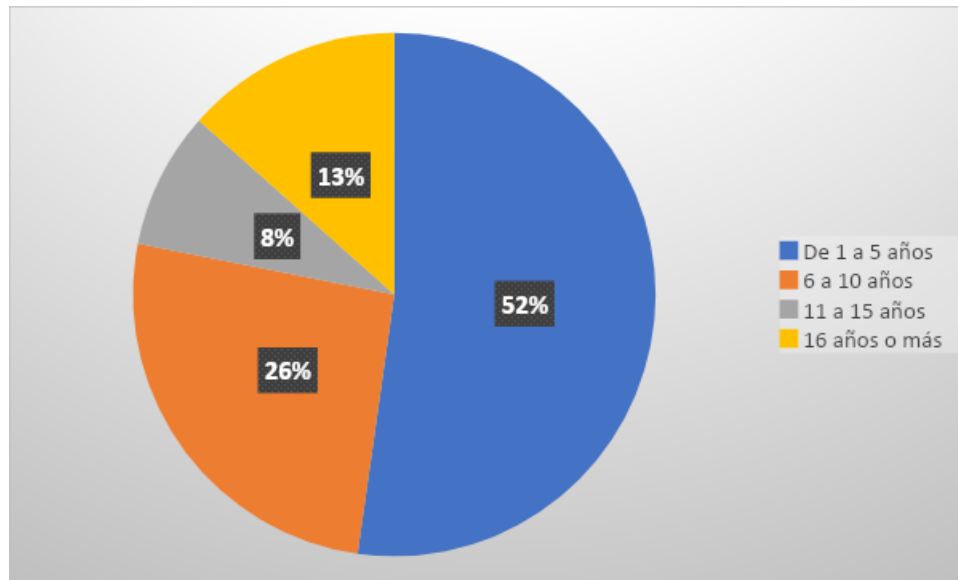


Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 1.11 ¿Qué antigüedad tiene la empresa?

Este inciso servirá para tener esclarecer la oportunidad que tienen las PYMES de sobrevivir en la ciudad de Valladolid además de servir de filtro para no obtener información de empresas de reciente creación ya que no será una percepción válida para el proyecto.

Como se puede apreciar en la figura 5.5, sólo el 13% de las PYMES de Valladolid superan los 15 años de antigüedad, y un 52% de dichas PYMES se encuentra por debajo de los 5 años, lo que indica una alta dificultad de desarrollo para las empresas en la ciudad.

Figura 5.5.**Distribución porcentual por antigüedad de las empresas entrevistadas.**

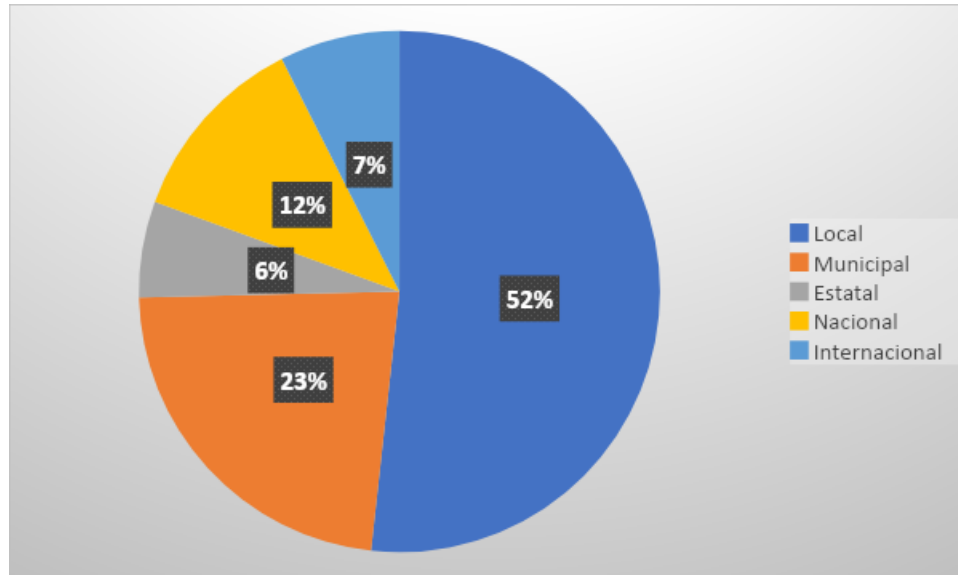
Fuente: Elaboración propia.

Pregunta 1.12 ¿En qué área comercializa sus productos?

En este apartado se hace notar el alcance de las PYMES en Valladolid, ya que se puede visualizar en la figura 5.6 que la mayoría de las empresas maneja operaciones locales (únicamente con clientela que pase por el local) con un 52% de las mismas, seguido por un 23% de empresas con operaciones municipales.

Figura 5.6

Distribución porcentual por Área de comercio de las empresas entrevistadas.



Fuente: Elaboración propia.

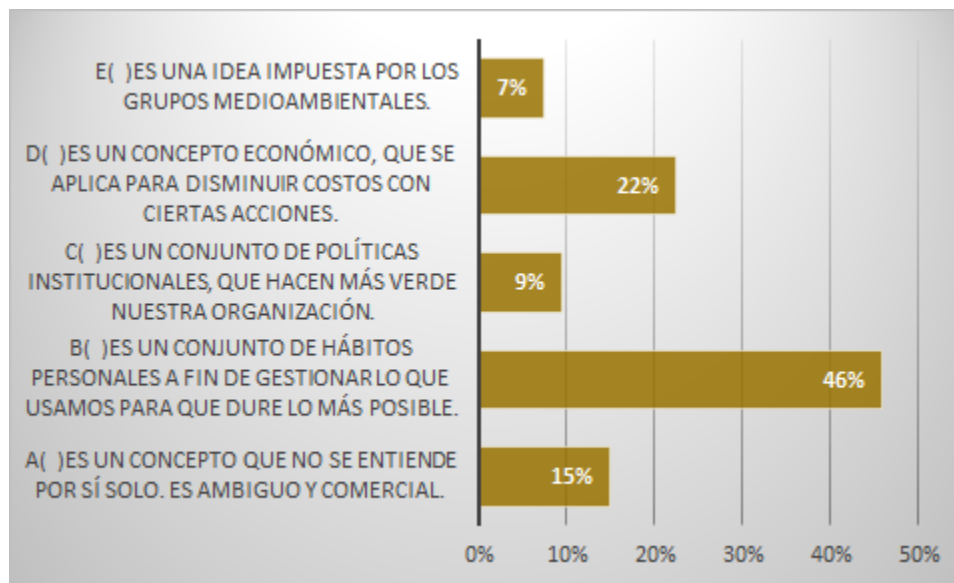
5.2 Sección 2 del instrumento, perspectiva sostenible de las empresas entrevistadas.

Los resultados de la sección 2 dan a conocer datos importantes sobre la perspectiva empresarial en la ciudad de Valladolid en cuanto a conceptos relacionados con la sostenibilidad. Las preguntas utilizadas en el estudio son analizadas a continuación:

Pregunta 2.1 ¿Cuál de las siguientes alternativas representa su idea de “Sostenible o sustentable”?

Figura 5.7

Distribución porcentual por perspectiva sostenible de entrevistados.



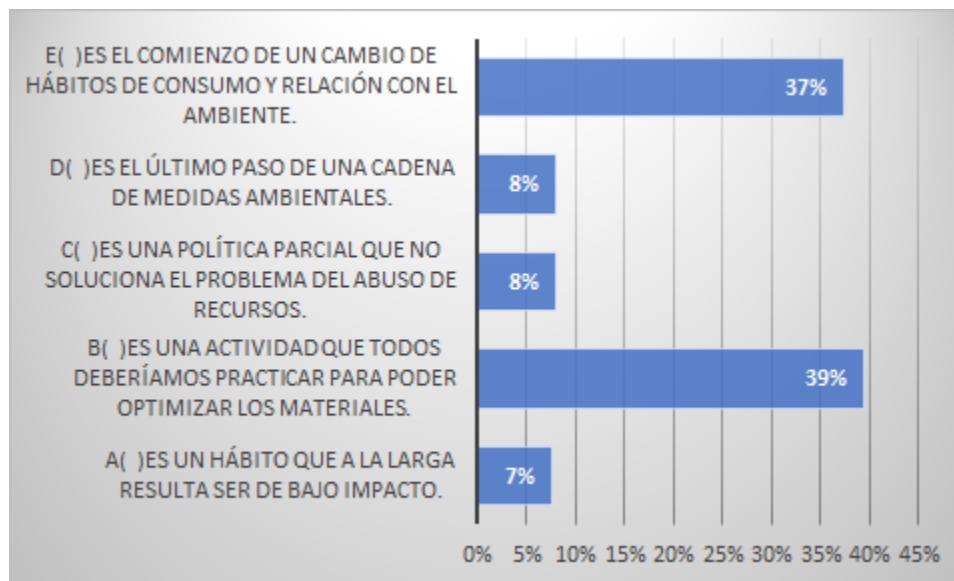
Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar, el mayor porcentaje de incidencia sería de la respuesta B, es decir, al menos un 46% de los empresarios encuestados entiende lo que es ser sostenible o sustentable.

Pregunta 2.2 ¿Cuál de las siguientes alternativas representa su pensamiento sobre el "Reciclaje"?

Figura 5.8

Distribución porcentual por perspectiva sobre reciclaje de entrevistados.



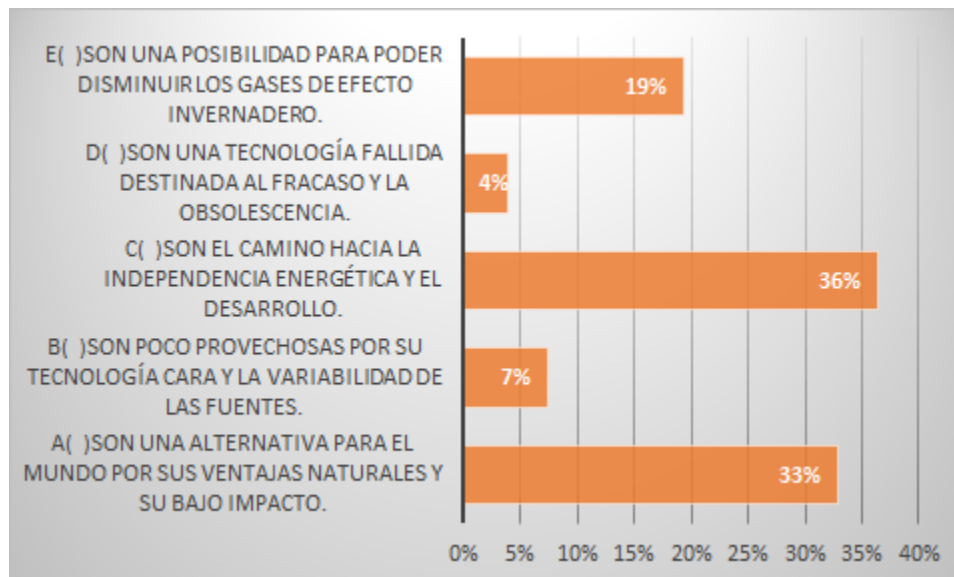
Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar hay una pequeña similitud entre la respuesta B y la respuesta E, lo que resulta en un 39% y un 37% respectivamente en los resultados, por lo que se puede indicar que la mayor parte de los empresarios encuestados consideran el reciclaje como una acción viable y necesaria.

Pregunta 2.3 ¿Cuál de las siguientes alternativas representa su pensamiento sobre “Energías renovables”?

Figura 5.9

Distribución porcentual por perspectiva sobre energías renovables de entrevistados.



Fuente: Elaboración propia.

Las respuestas A y C presentan una pequeña similitud como en la pregunta dos, por lo que resultan en un 33 y un 36% respectivamente dando a conocer que en su mayoría la perspectiva empresarial de la población objetivo piensa que las energías renovables son una alternativa necesaria para el mundo.

5.2.1 Acciones que realizan las empresas para apoyar la sostenibilidad de la ciudad de Valladolid según los entrevistados.

Acciones Sociales.

Entre las principales acciones sostenibles que realizan las empresas en el ámbito social se encuentran:

- Apoyo a estudiantes y ciudadanos
- No utilizar desechables.

Acciones económicas.

Entre las principales acciones sostenibles en el ámbito económico que realizan las empresas entrevistadas se encuentran:

- Ofrecer salarios justos
- Precios bajos para los consumidores.

Acciones ambientales

Entre las principales acciones sostenibles que realizan las empresas entrevistadas en el ámbito ambiental se encuentran las siguientes:

- Uso de materiales biodegradables
- Apoyar campañas de reforestación.

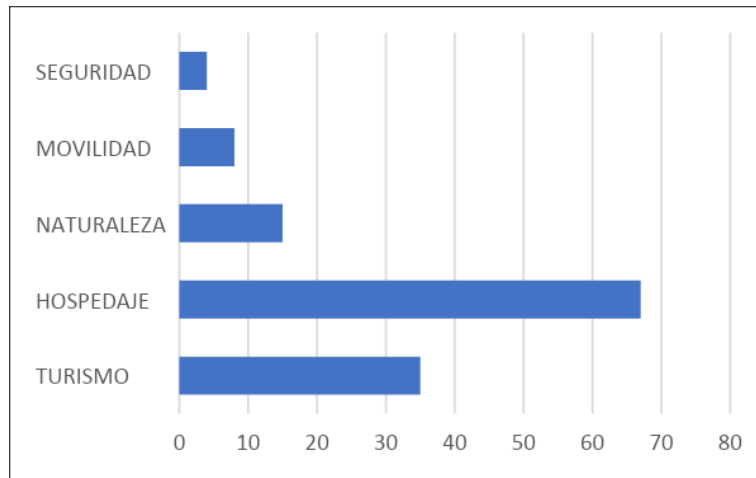
5.3 Sección 3 del instrumento, estrategias para aprovechar las oportunidades y disminuir las amenazas del proyecto Tren maya según la perspectiva empresarial en la ciudad de Valladolid.

La sección 3 cuenta con 3 apartados para responder dividiendo las respuestas entre social, económico y ambiental (como puede observarse en el capítulo 4), esto para obtener un análisis más amplio y ordenado.

5.3.1 Principales fortalezas de la ciudad de Valladolid para aprovechar el proyecto Tren Maya.

Fortalezas Sociales de la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

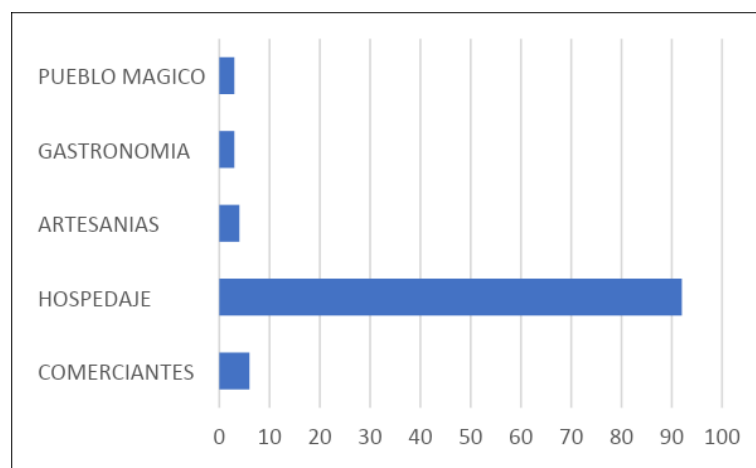
En la figura 16 se presentan las respuestas con mayor frecuencia entrevistados, como se puede ver, en su mayoría los empresarios consideran que el servicio de hospedaje es la mayor fortaleza con la que cuenta la ciudad seguido por su atractivo turístico.

Figura 5.10**Fortalezas sociales.**

Fuente: Elaboración propia.

Fortalezas económicas de la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

En la parte económica se presenta un caso interesante, ya que los empresarios insisten en que el servicio de hospedaje es la mayor fortaleza de la ciudad seguido muy de lejos por sus comerciantes.

Figura 5.11**Fortalezas económicas.**

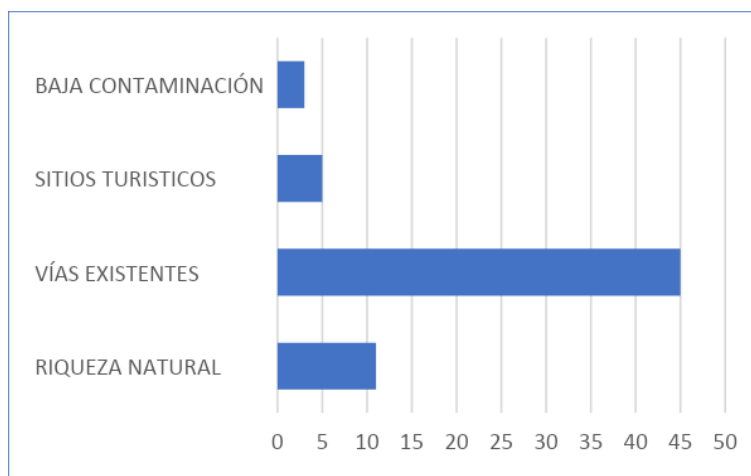
Fuente: Elaboración propia.

Fortalezas ambientales de la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

En el apartado ambiental la percepción de la mayoría indica que las vías existentes en la ciudad (conectividad o movilidad) son su mayor fortaleza seguido de lejos por la riqueza natural de Valladolid.

Figura 5.12

Fortalezas ambientales.

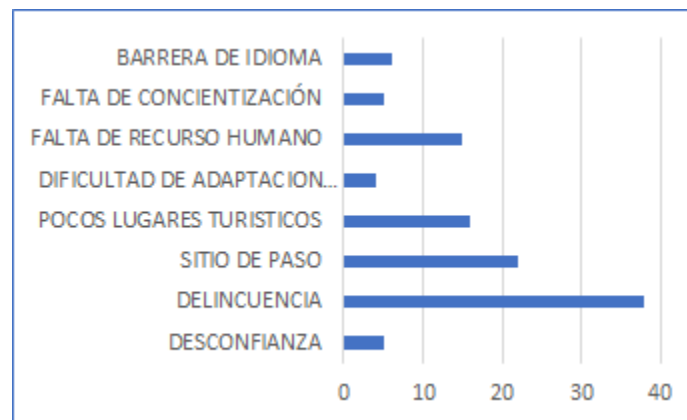


Fuente: Elaboración propia.

5.3.2 Principales debilidades de la ciudad de Valladolid para aprovechar el proyecto Tren Maya.

Debilidades sociales de la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

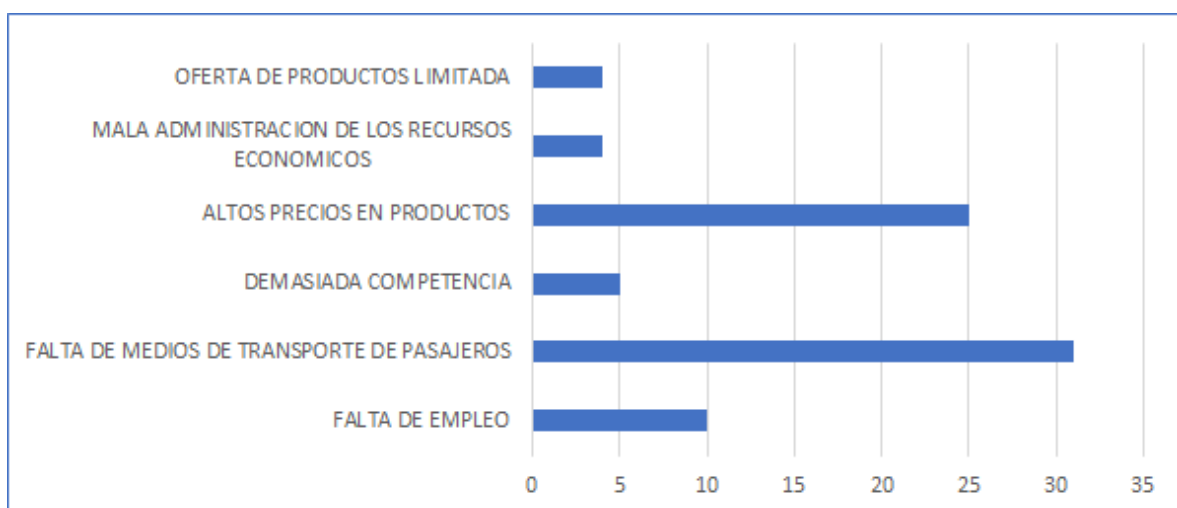
En las debilidades de la ciudad, la mayoría de las percepciones empresariales apuntan a la delincuencia que existe en la ciudad seguido de lejos por la problemática mencionada con anterioridad, sobre la ciudad que es usada como sitio de paso, no como destino. La razón se puede inferir al observar en las siguientes respuestas como son -pocos lugares turísticos- y -falta de recurso humano capacitado-.

Figura 5.13**Debilidades Sociales.**

Fuente: Elaboración propia.

Debilidades económicas de la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

Entre las principales debilidades económicas de la ciudad según sus empresarios se pueden observar la falta de medios de transporte de mercancías seguido por los altos precios de los productos, lo cual pudiese estar relacionado entre sí.

Figura 5.14**Debilidades económicas.**

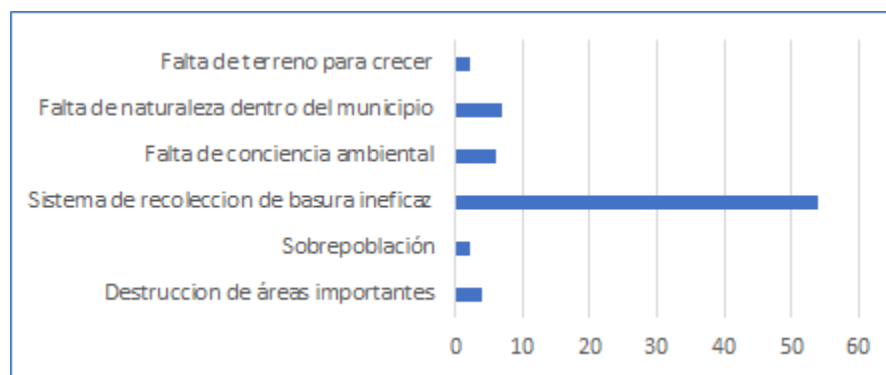
Fuente: Elaboración propia.

Debilidades ambientales de la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

En las debilidades ambientales de la ciudad se puede observar una diferencia significativa en las respuestas, en su mayoría los empresarios indican que el sistema de recolección de basura es ineficaz, lo que lo convierte en la mayor debilidad ambiental de Valladolid. Esto aporta al tema mencionado en el capítulo 2 sobre la situación ambiental de Valladolid.

Figura 5.15

Debilidades ambientales.

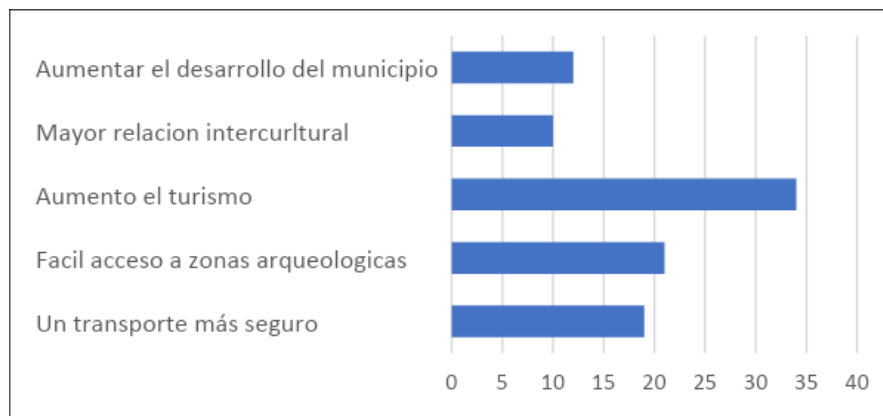


Fuente: Elaboración propia.

5.3.3 Principales oportunidades que presenta el proyecto Tren Maya para la ciudad de Valladolid.

Oportunidades sociales del proyecto Tren maya para la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

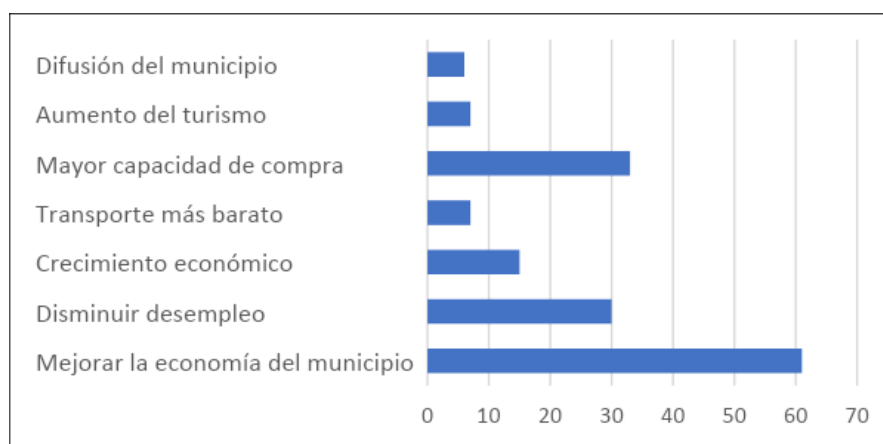
Entre las principales oportunidades que presenta el proyecto Tren Maya para los empresarios se encuentran el aumento del turismo seguido por un mejor acceso a zonas arqueológicas y un transporte más seguro tanto para los pasajeros como para los productos.

Figura 5.16**Oportunidades Sociales.**

Fuente: Elaboración propia.

Oportunidades económicas del proyecto Tren maya para la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

Entre las oportunidades económicas que implicaría el proyecto tren maya se encuentran el mejorar la economía de la ciudad seguido por el aumento de la capacidad de compra de los ciudadanos y por la disminución del desempleo.

Figura 5.17**Oportunidades económicas.**

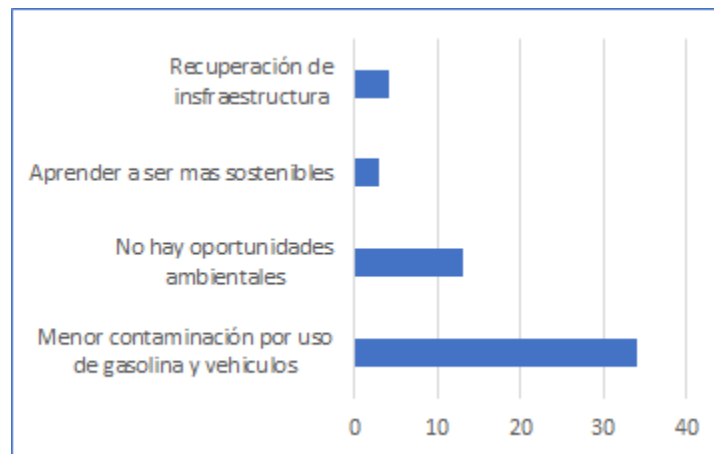
Fuente: Elaboración propia.

Oportunidades ambientales del proyecto Tren maya para la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

Entre las principales oportunidades ambientales que presenta el proyecto tren maya para la ciudad de Valladolid resalta la menor contaminación por uso de vehículos a gasolina, sin embargo, una parte de los empresarios indica que no hay oportunidades ambientales derivadas del proyecto.

Figura 5.18.

Oportunidades Ambientales.

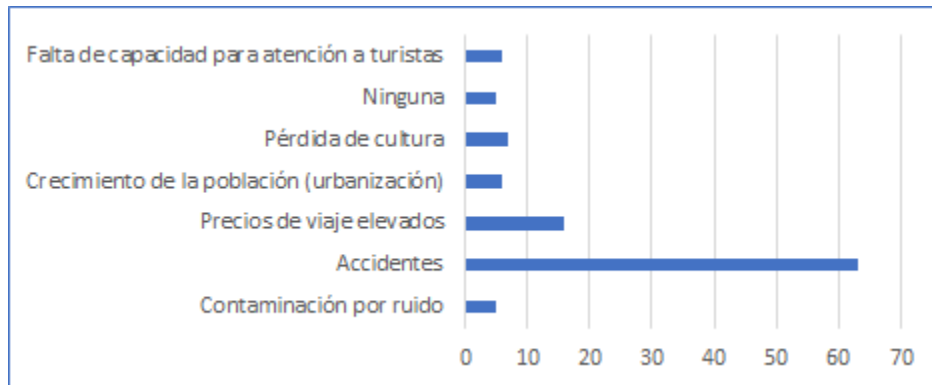


Fuente: Elaboración propia.

5.3.4 Principales amenazas que presenta el proyecto Tren Maya para la ciudad de Valladolid.

Amenazas sociales del proyecto Tren maya para la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

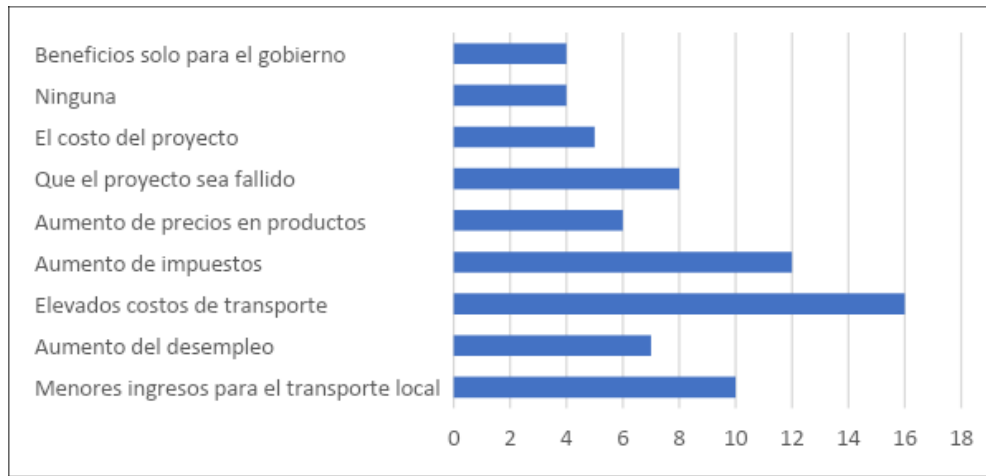
Entre las principales amenazas que representa el proyecto tren maya para los empresarios de la ciudad de Valladolid se encuentra muy por encima los accidentes que provocaría el paso del tren tanto con personas como animales, también se puede observar una preocupación sobre los precios que pudiesen ser elevados para los locales al existir la posibilidad de que el transporte sea dedicado al turismo y por ello, manejar altos precios.

Figura 5.19.**Amenazas sociales.**

Fuente: Elaboración propia.

Amenazas económicas del proyecto Tren maya para la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

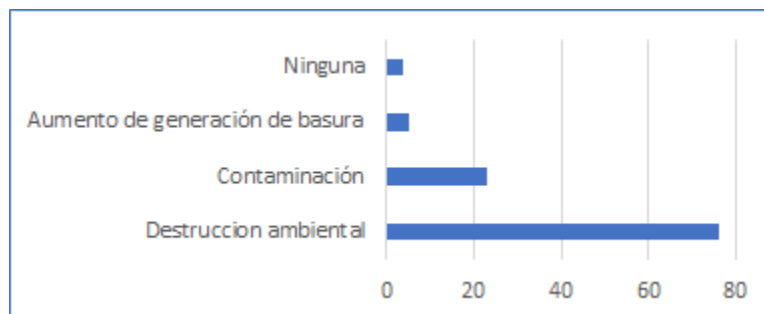
Entre las principales amenazas económicas que presenta el proyecto tren maya para los empresarios de la ciudad de Valladolid se encuentra el aumento en los costos de transporte, así como el aumento de impuestos a pagar por las empresas. También existe la preocupación de una disminución en los ingresos para el transporte local y que el proyecto se quede estancado como ha pasado en otras ocasiones. Muy cerca en frecuencia se puede observar la preocupación sobre el crecimiento del desempleo y la inflación en los precios de productos en la ciudad.

Figura 5.20**Amenazas económicas.**

Fuente: Elaboración propia.

Amenazas ambientales del proyecto Tren maya para la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

La mayor preocupación ambiental expresada por los empresarios entrevistados sería la destrucción ambiental que provocaría el proyecto Tren maya en la ciudad seguido por la contaminación de este.

Figura 5.21**Amenazas Ambientales.**

Fuente: Elaboración propia.

5.3.5 Estrategias se requieren para aprovechar los beneficios del proyecto Tren Maya en la ciudad de Valladolid.

Estrategias sociales para aprovechar el proyecto Tren maya en la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

Entre las estrategias que indican los empresarios entrevistados resalta el usar el tren maya como transporte tanto de pasajeros como de mercancías, lo que indica que no se encuentran informados en lo más mínimo, ya que esta información se encuentra publicada en la página oficial del proyecto tren maya, en la cual se indica que será usado para transporte de pasajeros por el día y de mercancías por la noche. Entre las siguientes estrategias propuestas se encuentran aumentar los servicios y eventos para el turismo y crear más centros comerciales para atraer turistas, lo que indica que se percibe una falta de atractivos para el turista.

Muy cerca de estas propuestas se encuentra informar a los ciudadanos sobre el proyecto para generar mejores soluciones.

Figura 5.22

Estrategias sociales.



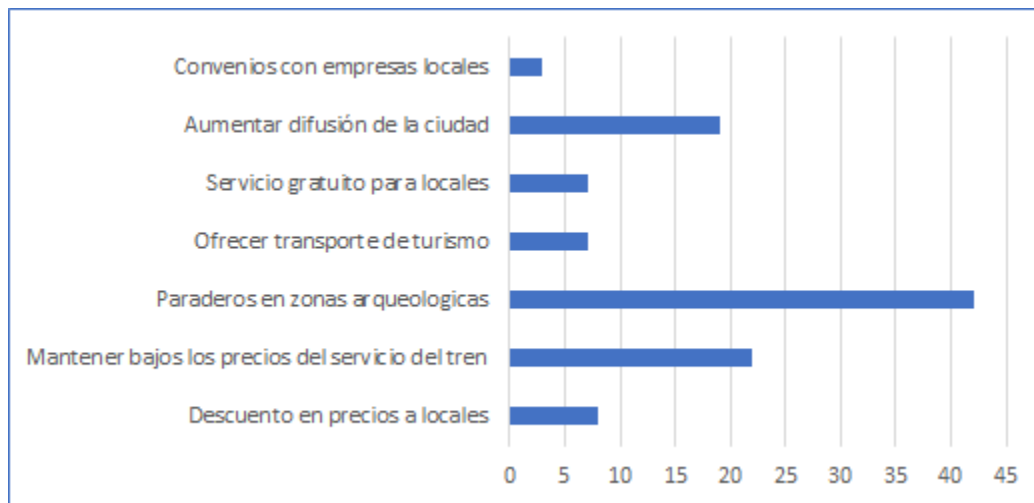
Fuente: Elaboración propia.

Estrategias económicas para aprovechar el proyecto Tren maya en la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

Entre las estrategias económicas con mayor importancia para la percepción empresarial se encuentran implementar paraderos en zonas arqueológicas, mantener los precios bajos en el servicio del tren y aumentar la difusión de la ciudad de Valladolid.

Figura 5.23

Estrategias Económicas.

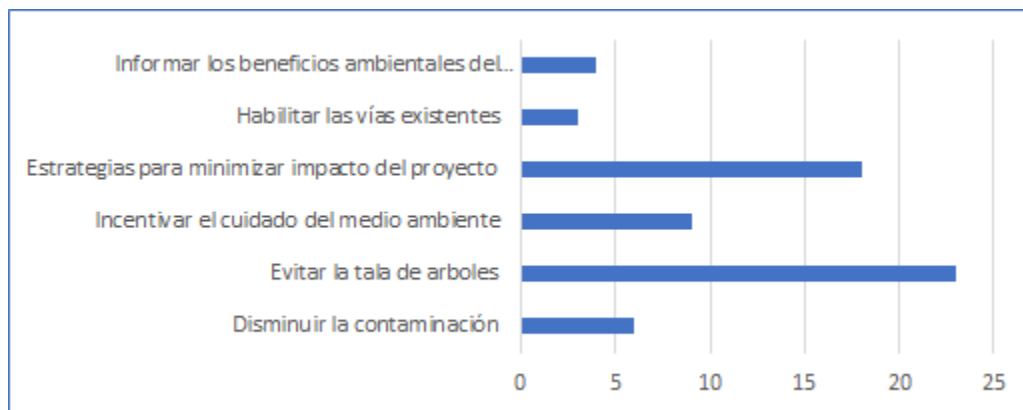


Fuente: Elaboración propia.

Estrategias ambientales para aprovechar el proyecto Tren maya en la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial:

Entre las estrategias ambientales de mayor importancia para los empresarios de Valladolid se encuentran evitar la tala de árboles y crear estrategias para minimizar el impacto del proyecto tren maya en la ciudad.

Figura 5.24

Estrategias Ambientales.

Fuente: Elaboración propia.

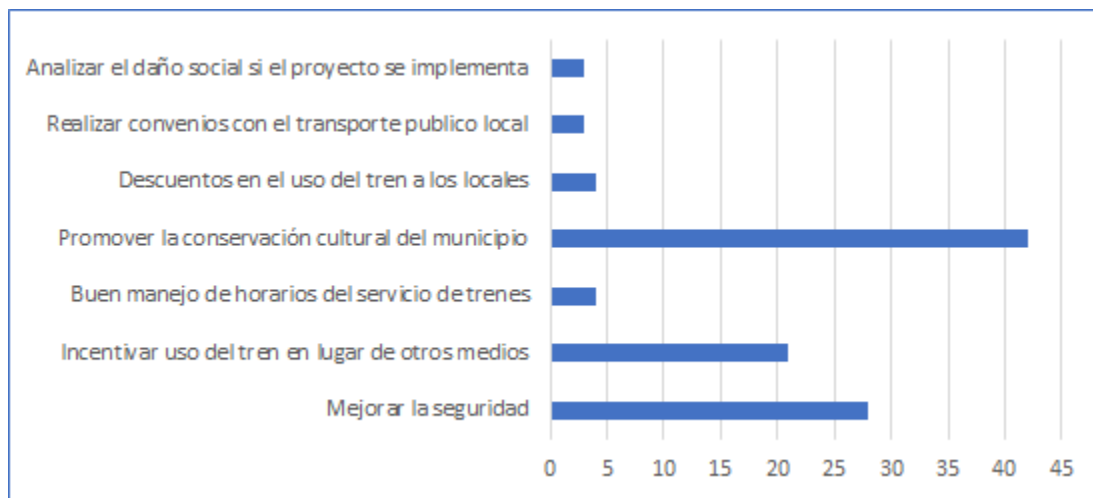
5.3.6 Estrategias se requieren para mitigar el impacto del proyecto Tren Maya en la ciudad de Valladolid.

Estrategias sociales para mitigar el impacto del proyecto Tren maya en la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial.

Entre las estrategias más destacadas para mitigar el impacto social del proyecto tren maya en la ciudad de Valladolid se encuentran:

- Promover la conservación cultural de la ciudad.
- Mejorar la seguridad.
- Incentivar el uso del tren en lugar de otros medios de transporte.

Figura 5.25

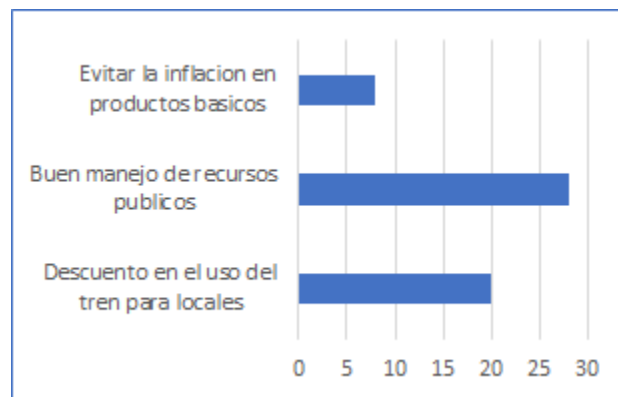
Estrategias sociales para mitigar el impacto del proyecto Tren maya.

Fuente: Elaboración propia.

Estrategias económicas para mitigar el impacto del proyecto Tren maya en la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial.

Las estrategias con mayor peso en la percepción empresarial de la ciudad para mitigar el impacto del proyecto tren maya son:

- Evitar la inflación de la canasta básica.
- Buen manejo de recursos públicos.
- Descuento en el uso del tren para locales.

Figura 5.26**Estrategias económicas para mitigar el impacto del proyecto Tren maya.**

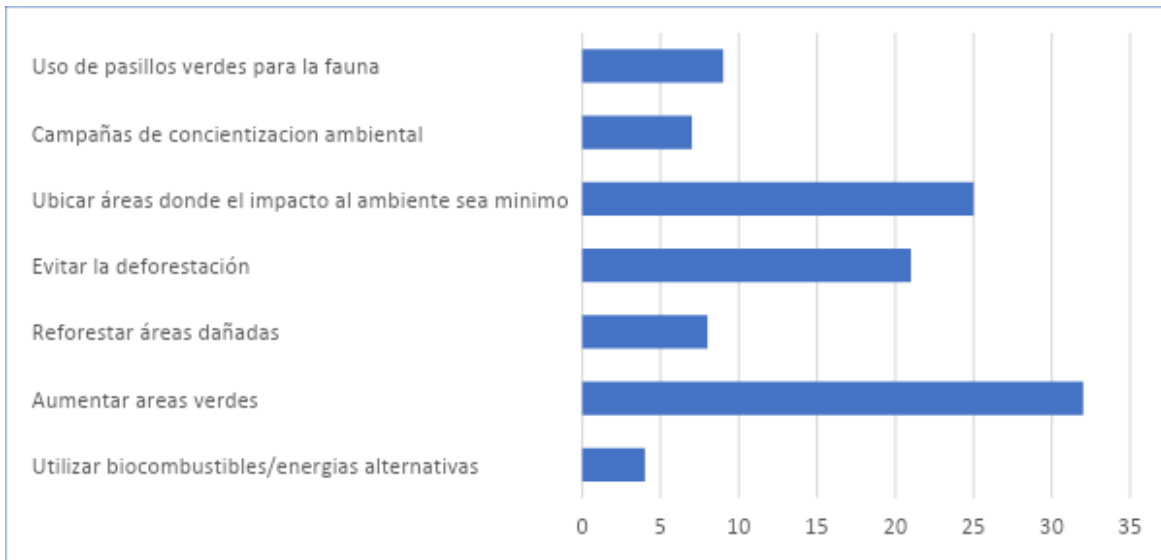
Fuente: Elaboración propia.

Estrategias ambientales para mitigar el impacto del proyecto Tren maya en la ciudad de Valladolid según la perspectiva empresarial.

Entre las principales estrategias propuestas para mitigar el impacto ambiental en la ciudad se encuentran:

- Aumentar las áreas verdes.
- Ubicar infraestructura donde el impacto al ambiente sea mínimo.
- Evitar la deforestación.

Figura 5.27

Estrategias ambientales para mitigar el impacto del proyecto Tren maya.

Fuente: Elaboración propia.

Capítulo VI. Conclusiones y recomendaciones.

En este capítulo se presentan las conclusiones de la investigación y recomendaciones para futuros estudios.

Analizando el cúmulo de información presentado con anterioridad se obtienen varias conclusiones sobre cada tema investigado y tratado por el instrumento aplicado en la ciudad de Valladolid, Yucatán. A continuación, se detallan lo anterior:

Se ha corroborado que los datos oficiales sobre la ciudad de Valladolid son muy limitados, iniciando desde el listado de empresas existentes, hasta las diversas problemáticas que afectan a la población. La inexistencia de estos datos obligó al proyecto a realizar una investigación por conveniencia obteniendo datos de toda empresa que se encontraba en las rutas organizadas. Dicho esto, se puede inferir que los empresarios de la ciudad cuentan con diversas carencias en comparación con la capital del estado como serían capacitación, financiamiento, etc.

El nivel de estudio de los empresarios es preparatoria en su mayoría, por lo que se podría estimar estabilidad empresarial en cuanto a su permanencia a mediano plazo.

La gran mayoría de los encuestados resultaron ser Hombres, por lo que se podría inferir que, como en otros municipios, los roles de género aún se encuentran arraigados en la cultura de la ciudad, lo que mantiene a la Mujer en casa limitando su desarrollo profesional. Esto se apoya con la mayor parte de los empleos otorgados por las empresas siendo ocupados por hombres.

La mayoría de los encuestados se encuentran entre 21 y 40 años, lo que indica que los emprendedores de la región son en su mayoría jóvenes adultos. Esto indica el comienzo de una nueva generación de empresarios en la ciudad, con diversas costumbres y creencias que difieren de sus antecesores.

En su mayoría, los empresarios se componen de comerciantes, seguido de cerca por el sector alimentos, esto indica la actividad de compraventa de mercancía e insumos afecta en gran medida a la ciudad, por lo que la realización del proyecto Tren Maya con los debidos beneficios para la región, como son los descuentos a locales, pudiese apoyar el crecimiento de dichos sectores empresariales.

Gran parte de los empleados de las empresas encuestadas, son personas externas a la familia del empresario, esto al contrario de otros municipios del estado donde según datos de la INEGI, en su mayoría se componen por empresas familiares.

Al menos la mitad de las empresas encuestadas tienen una antigüedad entre 1 y 5 años, por lo que son de reciente creación y aún no pasan la brecha de supervivencia, que, de acuerdo con el INEGI, sería de 5 años. Esto en conjunción con lo mencionado anteriormente sobre la nueva generación de empresarios en la ciudad.

El área de comercialización de productos de la mayoría de las empresas se realiza de forma local por lo que podría verse afectada de forma positiva por la implementación del proyecto Tren maya expandiendo el mercado de estas.

En cuanto a la perspectiva ambiental que poseen las empresas encuestadas, de acuerdo con los datos obtenidos, la mayoría de los empresarios cuentan con interés en el medio ambiente y son conscientes del impacto ambiental de su empresa, lo que apoya la inferencia sobre la nueva generación de emprendedores. Esto sumado a que los empresarios consideran necesarias las energías renovables para apoyar el desarrollo en convivencia con el ambiente.

En cuanto a las acciones sostenibles que realizan las empresas, en su mayoría apoyan ambientalmente al utilizar materiales biodegradables, estas acciones son seguidas por el apoyo a las pocas campañas de reforestación que se han implementado en la ciudad.

Los objetivos de la investigación se han logrado, al obtener la información requerida para el estudio. Como es evidente, se pudo obtener datos socioeconómicos para describir el contexto de la empresa turística en la ciudad de Valladolid.

Así mismo se logró obtener la perspectiva empresarial sobre el concepto sostenibilidad y energías renovables, además de cumplir el objetivo principal de obtener estrategias para aprovechar las oportunidades del proyecto tren maya y mitigar el impacto del mismo para la ciudad de Valladolid, esto desde un enfoque sostenible y basado completamente en la perspectiva empresarial de la ciudad.

Recomendaciones

Analizando las conclusiones del proyecto, se puede recomendar lo siguiente para futuras investigaciones:

Se recomienda investigar la capacidad de difusión de la ciudad de Valladolid ya que se hace evidente la deficiencia en temas de marketing tanto de manera empresarial como gubernamental.



Así mismo se requieren estudios que permitan mayor claridad en cuanto a la cantidad y tipo de empresas que se encuentran establecidas en la ciudad de Valladolid y por tanto mantienen la economía local.

En cuanto a la parte ambiental, los servicios deficientes y el crecimiento sin control de la mancha urbana requieren urgentemente estudios completos sobre uso de suelo e impacto ambiental para evitar dañar la enorme riqueza natural que posee la ciudad de Valladolid.

Apéndices

Apéndice 1.

Instrumento, sección 1.

	Instrumento para realizar una entrevista a fin de conocer la perspectiva empresarial sobre las oportunidades y amenazas del municipio de Valladolid con respecto al proyecto "Tren Maya".			
Sección 1. Datos generales.		1.0-Entrevistador:		
1.1-Nombre de la empresa:				
1.2-Nivel de estudios:		a)Primaria/NA ()	b)Secundaria ()	c)Preparatoria () d)Universidad+()
1.3-Puesto:		1.4-Género:		M() / F()
1.5-Edad:		a)15-20 ()	b)21-30 ()	c)31-40 () d)41-50 () d)51 o más ()
1.6-¿A qué actividad económica se dedica la empresa? (Selección única / Prioridad)				
a)Alimentos ()	b)Hospedaje ()	c)Transporte ()	d)Comerciante ()	e)Agencia viajes () f)Ocio ()
1.7-¿Cuántos empleos genera la empresa para hombres y mujeres?				
1.7h)Hombres:		1.7m)Mujeres:		
1.8-¿Cuántos empleados son familiares y cuántos son externos en la empresa?				
1.8f)Familiares:		1.8e)Externos:		
1.9-¿Cuál es el principal producto o servicio que ofrece la empresa?				
1.10-¿De qué tamaño considera su empresa?				
a)Pequeño ()		b)Mediano ()		c)Grande ()
1.11-¿Qué antigüedad tiene la empresa?				
a)De 1 a 5 años ()		b)6 a 10 años ()		c)11 a 15 años () d)De 16 años en adelante ()
1.12¿En que área comercializa sus productos?				
a)Local ()	b)Municipal ()	c)Estatal ()	d)Nacional ()	e)Internacional ()

Fuente: Elaboración propia

Apéndice 2.

Instrumento, sección 2.

Sección 2. Elija una respuesta de acuerdo a su percepción.	
2.1¿Cuál de las siguientes alternativas representa su idea de "Sostenible o sustentable"?	
a(	)Es un concepto que no se entiende por sí solo. Es ambiguo y comercial.
b(	)Es un conjunto de hábitos personales a fin de gestionar lo que usamos para que dure lo más posible.
c(	)Es un conjunto de políticas institucionales, que hacen más verde nuestra organización.
d(	)Es un concepto económico, que se aplica para disminuir costos con ciertas acciones.
e(	)Es una idea impuesta por los grupos medioambientales.
2.2¿Cuál de las siguientes alternativas representa su pensamiento sobre el "Reciclaje"?	
a(	)Es un hábito que a la larga resulta ser de bajo impacto.
b(	)Es una actividad que todos deberíamos practicar para poder optimizar los materiales.
c(	)Es una política parcial que no soluciona el problema del abuso de recursos.
d(	)Es el último paso de una cadena de medidas ambientales.
e(	)Es el comienzo de un cambio de hábitos de consumo y relación con el ambiente.
2.3¿Cuál de las siguientes alternativas representa su pensamiento sobre "Energías renovables"?	
a(	)Son una alternativa para el mundo por sus ventajas naturales y su bajo impacto.
b(	)Son poco provechosas por su tecnología cara y la variabilidad de las fuentes.
c(	)Son el camino hacia la independencia energética y el desarrollo.
d(	)Son una tecnología fallida destinada al fracaso y la obsolescencia.
e(	)Son una posibilidad para poder disminuir los gases de efecto invernadero.

Fuente: Elaboración propia

Apéndice 3.

Instrumento, sección 3.

Sección 3. Conteste de acuerdo a su percepción:	
3.1¿Cuáles son las principales fortalezas del municipio para aprovechar el proyecto Tren Maya?	
Sociales:	
Económicas:	
Ambientales:	
3.2¿Cuáles son las principales debilidades del municipio para aprovechar el proyecto Tren Maya?	
Sociales:	
Económicas:	
Ambientales:	
3.3¿Cuáles son las principales oportunidades que presenta el proyecto Tren Maya para el municipio?	
Sociales:	
Económicas:	
Ambientales:	
3.4¿Cuáles son las principales amenazas que presenta el proyecto Tren Maya para el municipio?	
Sociales:	
Económicas:	
Ambientales:	
3.5¿Qué estrategias se requieren para aprovechar los beneficios del proyecto Tren Maya en el municipio?	
Sociales:	
Económicas:	
Ambientales:	
3.6¿Qué estrategias se requieren para mitigar el impacto del proyecto Tren Maya en el municipio?	
Sociales:	
Económicas:	
Ambientales:	
3.7¿Qué acciones realiza la empresa para apoyar la sostenibilidad del municipio?	
Sociales:	
Económicas:	
Ambientales:	

Fuente: Elaboración propia.

Referencias

- Acosta, A., & Larraz, I. (17 de Diciembre de 2018). *La ruta más sensible del Tren Maya*. Recuperado el 5 de Enero de 2019, de Obras:
<https://obrasweb.mx/infraestructura/2018/12/17/la-ruta-mas-sensible-del-tren-maya>
- Álvarez, C. A. (2011). *Metdología de la investigación cuantitativa y cualitativa*. Neiva.
- Andalón López, M. A., & LópezCalva, L. F. (2003). *Gestión y política pública* (Vol. 12). México: Centro de investigación y docencia económicas. Recuperado el 23 de Noviembre de 2018
- Ávila Macedo, J. J. (2003). *Economía*. Jalisco, México: Ediciones Umbral. Recuperado el 4 de Diciembre de 2018, de
https://books.google.com.mx/books?id=0KksqC7ymJcC&dq=econom%C3%ADa&hl=es&source=gbs_navlinks_s
- Ayora, E. (23 de Septiembre de 2018). *Autoridades rebasadas por problemas en basurero municipal*. Recuperado el 2 de Diciembre de 2019, de Valladolid Mágico:
<https://valladolidmagico.com/autoridades-rebasadas-por-problemas-en-basurero-municipal/>
- Barber Kuri, C. M. (24 de Mayo de 2009). *¿Sostenibilidad o sustentabilidad?* (M. Z. Meza, Editor) Recuperado el 15 de Abril de 2019, de Expansión:
<https://expansion.mx/actualidad/2009/05/22/sostenibilidad-o-sustentabilidad>
- Becerra Lois, F. Á., & Pino Alonso, J. R. (2005). Evolución del concepto de desarrollo e implicaciones en el ámbito territorial: experiencia desde cuba. *Redalyc*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/html/111/11101705/>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación* (Tercera ed.). Colombia: Pearson educación. Recuperado el 6 de Abril de 2019
- Cáceres, C., & Pilar, T. d. (2013). *Elaboración del manual de funciones, descripción de puestos de trabajo y manual de inducción en la corporación M.S. Prieto Cia. Ltda*. Recuperado el 30 de 11 de 2018, de
<http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/463/1/t.pdf>
- Caldera González, D. d., Carrillo Andrés, S. A., & Escamilla Salazar, Z. (2020). La influencia de la edad, el género y la escolaridad en el emprendimiento. *Congreso internacional de contaduría, administracion e informatica* (pág. 25). México: UNAM.
- Calvente, A. M. (Junio de 2007). *El concepto moderno de sustentabilidad*. (UAIS, Ed.) Recuperado el 13 de Noviembre de 2018, de Universidad Abierta Interamericana:
<http://www.sustentabilidad.uai.edu.ar/pdf/sde/uais-sds-100-002%20-%20sustentabilidad.pdf>
- CEPAL. (s.f.). *Acerca de Desarrollo Sostenible*. Recuperado el 22 de Junio de 2019, de Comisión económica para américa latina y el caribe: <https://www.cepal.org>
- CIMAT. (2019). *Ecología Y Medio Ambiente*. (CIMAT, Editor) Recuperado el 1 de Enero de 2019, de Facultad de Ciencias Naturales y Matemática:
<http://biologia.cimat.ues.edu.sv/?q=content/ecolog%C3%ADa-y-medio-ambiente>
- CONAPO. (2010). *Consejo Nacional de Población*. Recuperado el 10 de Diciembre de 2018, de <http://www.conapo.gob.mx>
- Corzo, J. F. (2012). *Diseño de políticas públicas*. México: IEXE. Recuperado el 20 de Noviembre de 2019
- DATATUR. (2012). *Análisis integral de turismo*. Recuperado el 6 de Abril de 2020, de Valladolid:
https://www.datatur.sectur.gob.mx/Pueblos%20Magicos/YUC_Valladolid.aspx
- David, F. (1997). *Conceptos de administración estratégica*. México: Prentice-Hall Hispanoamericana. Recuperado el 11 de Octubre de 2019

- Del Arco Fernández, P. (20 de Marzo de 2017). *¿Sostenible o sustentable?* (E. economista, Editor) Recuperado el 6 de Marzo de 2019, de El economista: <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/Sostenible-o-sustentable-20170321-0003.html>
- Fernández, Á. (2004). *Investigación y técnicas de mercados*. Madrid: Esic.
- Forbes. (18 de Junio de 2019). *Cambio de ruta del Tren Maya deja fuera del circuito a Cancún*. Recuperado el 20 de Junio de 2019, de Forbes: <https://www.forbes.com.mx>
- Fuentes, Y. (15 de Noviembre de 2018). Tren Maya: así es el ambicioso proyecto que propone AMLO y tiene un costo de miles de millones de dólares para México. *BBC News Mundo*. Recuperado el 29 de Noviembre de 2018, de <https://goo.gl/3RD3L7>
- Gómez, G. O. (1994). *Televidencia: Perspectivas para el análisis de los procesos de recepción televisiva*. México: Universidad Iberoamericana, A.C.
- Gutiérrez Garza, E., & González Gaudiano, É. (2010). *De las teorías del desarrollo al desarrollo sustentable* (PRIMERA ed.). Iztapalapa, México: Siglo XXI editores, S.A. de C.V. Recuperado el 10 de OCTUBRE de 2018
- Hernández Sampieri, R. (2014). *Metodología de la investigación* (Sexta ed.). México: Mc Graw Hill.
- Hernández, L. (2 de Diciembre de 2015). Los impactos ambientales del ferrocarril. *Trenvista*. Recuperado el 5 de Enero de 2019, de <https://goo.gl/wrxWa8>
- Houtart, F. (2 de Junio de 2011). *El concepto Sumak Kawsai (buen vivir) y su correspondencia con el bien comun de la humanidad*. (A. I. movimiento, Ed.) Recuperado el 5 de Febrero de 2019, de America latina en movimiento: <https://www.alainet.org/es/active/47004>
- INEGI. (2010). *Censo de Población y Vivienda*. Recuperado el 12 de Febrero de 2020, de Instituto Nacional de Estadística y Geografía: <https://www.inegi.org.mx/datos/>
- INEGI. (s.f.). Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Recuperado el 02 de Febrero de 2018, de www.inegi.org.mx
- INEGI, INE, & SEMARNAP. (2000). *Indicadores de desarrollo sustentable en México*. National Institute for Environmental Studies, Japan, CDS. México: National Institute for Environmental Studies, Japan. Recuperado el 22 de Febrero de 2019, de http://www.nies.go.jp/db/sdidoc/indicadores_desarrollo_sustentable.pdf
- Jenkins, I., & Schröder, R. (2013). *Sustainability in Tourism*. (E. Chacón, Trad.) Iserlohn, Germany: Springer Fachmedien Wiesbaden. doi:10.1007/978-3-8349-7043-5
- Juárez Núñez, H., Lara Rivero, A., & Bueno, C. (2005). *El auto global: desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil*. México: Conacyt. Recuperado el 23 de Noviembre de 2018
- Landa, R. T. (8 de Agosto de 2016). Ferrocarril y contaminación por Ruido: Un Problema de Salud Pública. *Vanguardia*. Recuperado el 5 de Enero de 2019, de <https://goo.gl/2iXcaQ>
- Laviada, P. P. (18 de Marzo de 2014). *Historia de un disparate mayúsculo: el proyecto del tren transpeninsular*. Recuperado el 18 de Diciembre de 2018, de Mayaleaks: <https://mayaleaks.org.mx/historia-de-un-disparate-mayusculo-el-proyecto-del-tren-transpeninsular-por-patricio-patron-laviada/>
- Lloreda, E. Z. (2015). *Plan de negocio* (Primera ed.). Madrid: ESIC. Recuperado el 29 de Noviembre de 2018
- Madoery, O. (2019). Actores territoriales y política de desarrollo endógeno. *Aportes*. Obtenido de http://www.asociacionag.org.ar/pdfaportes/18/a18_06.pdf
- Madrigal García, L. A. (2015). *Revisión de enfoques teóricos (marco teórico-conceptual y de referencia)*. Recuperado el 9 de Mayo de 2019, de Universidad Autónoma del Estado de México: <http://bit.do/eR2g4>

- Martínez, T. M. (2005). *Los archivos de Ferrocarriles Nacionales de México*. Recuperado el 7 de Diciembre de 2018, de <https://goo.gl/vmvrwtw>
- Montiel, G. J. (2005). *Teoría y análisis de la cultura* (Vol. I). México, México: CONACULTA. Recuperado el 2 de Enero de 2019, de <http://ru.iis.sociales.unam.mx:8080/jspui/handle/IIS/5035>
- Naredo, J. M. (2006). *Raíces económicas del deterioro ecológico y social: más allá de los dogmas*. España: Siglo XXI. Recuperado el 9 de Diciembre de 2018
- NATS. (2018). *Estadísticas de Transporte de América del Norte*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2018, de <http://nats.sct.gob.mx/>
- ONU. (25 de Septiembre de 2015). *Agenda 2030*. Recuperado el 2 de Enero de 2019, de ONU México: <http://www.onu.org.mx/agenda-2030/>
- Oreggia, E. R. (Febrero de 2008). Mundialización y salud. *Bancomext*, 58(2), 7. Recuperado el 02 de Noviembre de 2018, de http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/112/7/CE_FEBRERO_2008.pdf
- Palí, H. C. (5 de Septiembre de 2018). Habrá "oposición peninsular", si no hay consulta. *La Jornada Maya*. Recuperado el 20 de Octubre de 2018, de <https://goo.gl/h7TpH5>
- Pantaleón, I. (18 de Septiembre de 2018). Los empresarios no saben cómo se financiará el Tren Maya. *Forbes*. Recuperado el 23 de Noviembre de 2018, de <https://goo.gl/dv1pvv>
- PAS. (s.f.). *Facultad de Ciencias Económicas*. (U.N.L.Z., Ed.) Recuperado el 2 de Junio de 2019, de U.N.L.Z.: <http://www.economicas.unlz.edu.ar/nuevosite/index.php/2017/05/22/desarrollo-sustentable-o-sostenible-2/>
- Pérez, A. H. (2016). *Economía*. México: Editorial Digital UNID. Recuperado el 4 de Diciembre de 2018
- Pérez, J. M. (s.f.). *Valladolid, un gran problema de residuos y contaminación*. Recuperado el 1 de Diciembre de 2019, de México sostenible: <http://mexicosostenible.org.mx/blog-ms-2/53-valladolid-un-gran-problema-de-residuos-y-contaminacion>
- Ponce Talancón, H. (2007). La matriz foda: alternativa de diagnóstico y determinación de estrategias de intervención en diversas organizaciones. *Enseñanza e Investigación en Psicología*, 12(1), 113-130. Recuperado el 30 de Septiembre de 2019, de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29212108>
- Porter, M. (1998). *Técnicas para el análisis de los sectores industriales y de la competencia*. México: CECOSA. Recuperado el 10 de Octubre de 2019
- RAE. (2018). *Real Academia española*. Obtenido de Diccionario de la lengua española: <http://www.rae.es/>
- Ramírez, S. M. (agosto de 2013). México: de la sustitución de importaciones al nuevo modelo económico. *BANCOMEXT*, 63(4), 63. Recuperado el 29 de OCTUBRE de 2018, de <https://goo.gl/hkxTwJ>
- Reyes Corona, M. (2016). *Metodología de la investigación*. México: FLACSO.
- Salazar Morales, T., & Rivero Ceballos, J. (2013). Debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades en el INCES penitenciario región Los Andes venezolanos. *Visión Gerencial*(2), 395-414. Recuperado el 10 de Octubre de 2019, de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=465545894007>
- Salazar Vargas, C. (2009). *Políticas Públicas & Think Tanks*. Colombia. Recuperado el 8 de Septiembre de 2019
- SalLkind, N. (1999). *Métodos de investigación*. México: Prentice Hall.

- Samuelson, P. A., & Nordhaus, W. D. (2005). *Economía* (18 ed.). México: Mc Graw Hill. Recuperado el 18 de Diciembre de 2018, de <http://libreria-universitaria.blogspot.com>
- Sarría Pablo, Y., & Becerra Lois, F. Á. (2008). Aplicación del enfoque prospectivo para la gestión del desarrollo local: estudio de caso. *DELOS*. Obtenido de <http://www.eumed.net/rev/delos/02/spbl.htm>
- SCT. (2018). *Secretaría de comunicaciones y transportes*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2018, de <https://www.gob.mx/sct>
- SDS, A. (s.f.). *Sitios de disposición final de residuos*. Recuperado el 2 de Diciembre de 2019, de Secretaría de Desarrollo Sustentable: <http://sds.yucatan.gob.mx/residuos-solidos/ficha-sdfrs.php?IdMunicipio=102&Submit=Consultar>
- SDS, B. (s.f.). *Ubicación de los municipios con Comité de Desarrollo Sustentable y Participación Social*. Recuperado el 2 de Diciembre de 2019, de Secretaría de Desarrollo Sustentable: http://sds.yucatan.gob.mx/participacion-social/documentos/comites-dsps/comites_dsp.pdf
- SECTUR. (14 de Mayo de 2015). *Turismo cultural*. Recuperado el 5 de Mayo de 2020, de Secretaría de turismo: <http://www.sectur.gob.mx/hashtag/2015/05/14/turismo-cultural/#:~:text=El%20Turismo%20Cultural%20se%20define,social%20de%20un%20destino%20espec%C3%ADfico>.
- SECTUR. (12 de JUNIO de 2017). *Ordenamiento Turístico Sustentable*. Recuperado el 18 de OCTUBRE de 2018, de <https://goo.gl/qcyMtm>
- SEDUMA, & SEMARNAT. (2018). *Programa de gestión para mejorar la calidad del aire del estado de Yucatán*. Recuperado el 1 de Diciembre de 2019, de Gobierno de México: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/310364/27_ProAire_Yucatan.pdf
- SEFOTUR. (2013). *Municipio de Valladolid Yucatán*. Recuperado el 10 de Diciembre de 2019, de Secretaría de fomento turístico: <http://www.sefotur.yucatan.gob.mx/>
- SEMARNAT. (24 de Julio de 2018). *Diferencia entre sustentable y sostenible*. (SEMARNAT, Editor) Recuperado el 8 de Julio de 2019, de SEMARNAT: <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/diferencia-entre-sustentable-y-sostenible>
- SEMARNAT. (s.f.). Turismo sustentable: Ejemplos de iniciativas que lo promueven. Recuperado el 18 de OCTUBRE de 2018, de http://dgeiawf.semarnat.gob.mx:8080/ibi_apps/WFServlet?IBIF_ex=D2_R_TURISMO02_05&IBIC_user=dgeia_mce&IBIC_pass=dgeia_mce
- Slowing, Z. (2010). *Guía para el proceso de planificación*. Recuperado el 10 de Octubre de 2019, de SEGEPLAN: www.segeplan.gob.gt
- Soldevila García, P., & Cordobés Madueño, M. (s.f.). El control de gestión en las empresas franquiciadoras. *Observatorio Iberoamericano*. Obtenido de http://www.observatorio-iberoamericano.org/RICG/N%C2%BA_6/Pilar%20Soldevila%20Garc%C3%ADa%20y%20Magdalena%20Cordob%C3%A9s%20Madue%C3%B1o.pdf
- Thompson, A., & Strikland, K. (1998). *Dirección y administración estratégicas*. México: MacGraw-Hill Interamericana. Recuperado el 10 de Octubre de 2019
- UANL. (s.f.). *El desarrollo sustentable en México*. Recuperado el 24 de Febrero de 2019, de Universidad autónoma de Nuevo León: <https://goo.gl/2ySF5u>
- UN. (2015). *Objetivos y metas de desarrollo sostenible*. Recuperado el 18 de Diciembre de 2018, de Naciones Unidas: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>

- UNWTO. (2005). *World Tourism Organization*. Recuperado el 19 de OCTUBRE de 2018, de <https://goo.gl/HUZMw6>
- Vanguardia. (17 de Septiembre de 2018). Tren Maya sólo es rentable en Quintana Roo y Yucatán, afirman empresarios. *Vanguardia*. Recuperado el 22 de Noviembre de 2018, de <https://goo.gl/YyrAFi>
- Vega, E. (2001). La sustentabilidad en México: ¿estamos mal pero vamos bien? *Gaceta Ecológica*(60), 30-45. Recuperado el 24 de Febrero de 2019, de <https://goo.gl/GHA31b>
- Weber, M. (2002). *Economía y sociedad* (Segunda ed.). Madrid, España: Fondo de cultura económica. Recuperado el 2 de Enero de 2019