



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL
ESTADO DE QUINTANA ROO

DIVISIÓN DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ECONÓMICAS

Análisis del Centro Integralmente Planeado de Cancún bajo
el enfoque de la Dependencia: Evolución, retos y
oportunidades del enclave en el escenario postpandemia.

Tesis

Para obtener el título de
Doctor en Economía Pública y Desarrollo Local

PRESENTA
José Melchor García Villanueva

DIRECTORA DE LA TESIS
Dra. Jazmín Benítez López



CONAHCYT

CONSEJO NACIONAL DE HUMANIDADES
Y CIENCIAS Y TECNOLOGÍAS

Chetumal, Quintana Roo, México, marzo de 2024



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL
ESTADO DE QUINTANA ROO

DIVISIÓN DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ECONÓMICAS

Análisis del Centro Integralmente Planeado de Cancún bajo el enfoque de la Dependencia: Evolución, retos y oportunidades del enclave en el escenario postpandemia

Tesis para obtener el título de Doctor en Economía Pública y Desarrollo Local

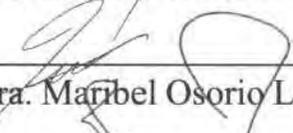
COMITÉ DE SUPERVISIÓN

Directora:



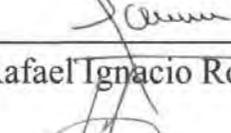
Dra. Jazmín Benítez López

Codirectora:



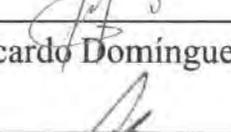
Dra. Maribel Osorio López

Asesor:



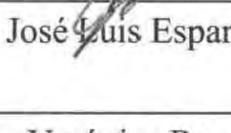
Dr. Rafael Ignacio Romero Mayo

Asesor:



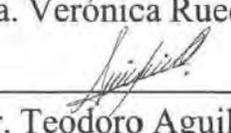
Dr. Ricardo Domínguez Guadarrama

Asesor:



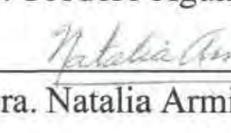
Dr. José Luis Esparza Aguilar

Asesora:



Dra. Verónica Rueda Estrada

Asesor:



Dr. Teodoro Aguilar Ortega

Asesora:



Dra. Natalia Armijo Canto



AGRADECIMIENTOS

A Dios;

por bendecirme con una familia maravillosa, particularmente mi abuela y mi madre,
por rodearme de gente maravillosa como mis amigos, mis profesores y mis colegas,
por enseñarme el camino del amor hacía los animales, especialmente a los gatos,
por brindarme la fortaleza para sobrellevar adversidades de la vida,
por darme un plato de comida y un vaso de agua cada día,
por aclararme la mente cada que lo necesito,
por mostrarme lo que realmente importa,
por estar siempre presente en mi vida.

Una mención especial para mi abuelo materno Don Melchor "Choli" (Q.E.P.D.)

De igual forma, agradecer infinitamente a:

A la Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo.

A mi comité de tesis: Maribel, Natalia, Ricardo, José Luis, Verónica y Teodoro, pero muy especialmente a Jazmín y Rafael, con quienes me una fuerte amistad.

Al Núcleo Académico Básico del Doctorado, en especial a René.

A Luis Fernando Cabrera Castellanos (Q.E.P.D.) una mención especial y con gran recuerdo hacia él.

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN	1
INTRODUCCIÓN	2
CAPÍTULO I. APORTACIONES DE LA TEORÍA DE LA DEPENDENCIA Y EL ANÁLISIS DE LOS SISTEMAS MUNDO PARA COMPRENDER EL CENTRO INTEGRALMENTE PLANEADO DE CANCÚN, MÉXICO, DESDE UNA POSTURA CRÍTICA.	8
1.1 El binomio centro-periferia como fundamento de la Teoría de la Dependencia.	8
1.2 De la Teoría de la Dependencia al análisis de los sistemas mundo y la concepción de la semiperiferia: la crítica al modelo de desarrollo latinoamericano instrumentado a partir de la figura de enclave.	16
1.3 México en la búsqueda del desarrollo: Los Centros Integralmente Planeados como enclaves turísticos diseñados en la década de 1970.	31
CAPÍTULO II. EL CENTRO INTEGRALMENTE PLANEADO DE CANCÚN, MÉXICO: CREACIÓN, EVOLUCIÓN Y PROBLEMÁTICAS, 1970-2020.	39
2.1 La planificación y creación del Centro Integralmente Planeado de Cancún. Análisis bajo el esquema de la dependencia, 1970-1988.	39
2.2 La consolidación del modelo de Cancún durante el modelo neoliberal 1988-2018.	52
2.3 Los efectos sociales del modelo de desarrollo instrumentado en Cancún, 2020.	65
CAPÍTULO III. TRANSICIÓN POLÍTICA EN MÉXICO, PANDEMIA Y POSTPANDEMIA: IMPLICACIONES DEL NUEVO MODELO EN EL CIP CANCÚN, 2018-2023.	78
3.1 Comportamiento de Cancún durante la pandemia: efectos en la actividad económica.	78
3.2 La resiliencia de Cancún: la recuperación de la actividad económica ante la pandemia.	91
3.3 Repensando el desarrollo de Cancún bajo el modelo económico de la 4T.	97
CONCLUSIONES GENERALES	126
FUENTES	131

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	División del trabajo en el sistema mundo o economía mundo capitalista.	28
Figura 2.	Línea de tiempo sobre los modelos de política económica implantados en México.	40
Figura 3.	Variación porcentual del PIB en México, 1965-1981.	42
Figura 4.	Situación de la balanza de pagos en México, 1979 – 1988.	49
Figura 5	<i>Situación de la balanza de pagos en México, 1979 – 1988.</i>	51
Figura 6	Relación porcentual entre el PIB de México y Estados Unidos, 1988 – 2000.	54
Figura 7	Arribos de pasajeros internacionales 1988 – 2000. (Total México y total Cancún).	55
Figura 8	Total de alojamientos en Quintana Roo, 2001 – 2012.	60
Figura 9	Tasa de ocupación de Cancún, Quintana Roo, 2006 – 2018.	63
Figura 10	Producto Interno Bruto Turístico como proporción del PIB nacional, 2007 – 2018.	65
Figura 11	Promedio del PIB por municipios del estado de Quintana Roo durante el periodo 2009-2021.	66
Figura 12	Evolución de la población total y su distribución entre hombres y mujeres en Cancún, 1995 – 2020.	67
Figura 13	Grado de rezago social a nivel municipal en México, 2020.	68
Figura 14	Evolución de la mancha urbana de Cancún. 1995-2020.	69
Figura 15	Mapa de grado de rezago social (GRS) a nivel AGEB en Cancún, 2020.	71
Figura 16	Mapa de hacinamiento poblacional a nivel AGEB en Cancún, 2020.	72
Figura 17	Mapa de población sin derechohabencia a servicios de salud a nivel AGEB en Cancún, 2020.	73
Figura 18	Mapa de población de 15 años o más con educación básica incompleta a nivel AGEB en Cancún, 2020.	74
Figura 19	Mapa de población con acceso a computadora e infraestructura hotelera de acuerdo con su tamaño (medianos y grandes), a nivel AGEB en Cancún, 2020.	75
Figura 20	Porcentaje de tasas de ocupación del municipio de Benito Juárez para el segundo trimestre del 2021.	83
Figura 21	Gasto promedio y derrama económica en el municipio de Benito Juárez.	84
Figura 22	Porcentaje de ocupación hotelera.	85
Figura 23	Estadía en días en el municipio de Benito Juárez.	86
Figura 24	Afluencia turística en el municipio de Benito Juárez.	87
Figura 25	Récord de pasajeros y operaciones aéreas en el municipio de Benito Juárez.	88

Figura 26	Producto Interno Bruto Total 2009-2020 del municipio de Benito Juárez.	89
Figura 27	PIB servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas 2009-2020 para el municipio de Benito Juárez.	90
Figura 28	Número de hoteles en el municipio de Benito Juárez.	94
Figura 29	Número de cuartos en el municipio de Benito Juárez.	95
Figura 30	PIB total 2009-2021 del municipio.	95
Figura 31	PIB en servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas 2009-2021 para el municipio de Benito Juárez.	96
Figura 32	Distribución de los tramos a las empresas constructoras del Tren Maya	100
Figura 33	Capacidad máxima ofertada por sentido (pasajeros/día)	103
Figura 34	Capacidad ofertada para mercancías (millones de ton/año).	103
Figura 35	Ordenamiento de la demanda potencialmente capturable en la zona por modo de transporte (millones de pasajeros/día).	104
Figura 36	Evolución de las noches turista durante el periodo de evaluación del proyecto (millones de noche turista/año).	106
Figura 37	Proyecto Construcción del Puente Vehicular Nichupté, en el estado de Quintana Roo.	110
Figura 38	Imagen satelital del Boulevard Luis Donaldo Colosio.	112
Figura 39	Obra Distribuidor Aeropuerto, Cancún. Avance al 8 de junio de 2023.	114
Figura 40	Construcción Proyecto Avenida Chac Mool.	115

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Noción del centro-periferia empleada en el pensamiento europeo del siglo XIX.	12
Tabla 2.	La evolución de las teorías de desarrollo.	24
Tabla 3.	Inversión Extranjera Directa en México, 1970 – 1976.	48
Tabla 4.	Arribo de pasajeros nacionales e internacionales a Cancún, 1988 – 2000.	56
Tabla 5	Total de llegadas de turistas internacionales al país y posición en el ranking mundial en el mismo rubro, 1994 – 2006	58
Tabla 6	Total de ingresos por turismo y posición de México en el ranking mundial, 2001 – 2006.	59
Tabla 7	Evolución del total de llegadas de pasajeros internacionales a México y participación de Cancún a nivel nacional, 1988 - 2018.	62
Tabla 8	Producto Interno Bruto Turístico de México y su variación anual porcentual, 2001-2018.	64
Tabla 9	Grado de rezago social por municipio de Quintana Roo, 2020.	70
Tabla 10	Promedio semanal de casos estimados y defunciones por COVID-19, México, 2020-2023	81
Tabla 11	Total Casos de SARS-CoV-2 en Quintana Roo y Benito Juárez, 2020-2021	82
Tabla 12	Cifras de defunciones en el municipio de Benito Juárez, 2020-2021	82
Tabla 13	Programa Integral para el Desarrollo de Proyectos Estratégicos en Cancún	108
Tabla 14	Los pros y contras del proyecto Tren Maya, presente y futuro.	124

RESUMEN

La presente investigación analiza la conformación, evolución, retos y oportunidades del Centro Integralmente Planeado (CIP) de Cancún, desde la conformación del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo en 1974, hasta 2023. Este análisis se realiza con base a los preceptos de la teoría de dependencia y el análisis del sistema-mundo, tomando como perspectiva el trinomio centro, periferia y semiperiferia, delineado así el marco teórico que dará la pauta para la explicación del comportamiento del CIP Cancún a lo largo de su historia, estudiando los pros y contras de su desarrollo en diversos rubros sociales. En este sentido, se logra comprobar la hipótesis planteada sobre la situación de Cancún hablando de desarrollo, -desde una perspectiva más extensa y no exclusiva de indicadores económicos o turísticos- son propiciadas genuinamente por la estrategia de su creación, sin embargo, la visión de enclave bajo la que fue diseñado este CIP ha generado desigualdad en la distribución de la riqueza, es por ello, que la población local no logra obtener los resultados deseados descritos para un desarrollo integral (tomando en cuenta diversas dimensiones sociales) con respecto a la derrama económica que genera al estado de Quintana Roo y al país. Los planes de infraestructura son un buen augurio para redistribuir el desarrollo entre toda la población de Cancún sin embargo aun no se puede sacar conclusiones al respecto debido a que se encuentran en fase de construcción, aunado a lo anterior el equilibrio ecológico pone en duda cuanto podrá soportar la demanda turística que cada día crece más.

Palabras clave: Cancún, dependencia, desarrollo, enclave, turismo

INTRODUCCIÓN

La presente investigación analiza la conformación, evolución, retos y oportunidades del Centro Integralmente Planeado de Cancún, desde la conformación del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo en 1974, hasta 2023. Para ello, se retoman los planteamientos centrales de la vertiente crítica de la teoría de la dependencia, sustentada en la visión del binomio *centro-periferia*, mediante el cual se comprueba que, el desarrollo de orientación capitalista tiende a crear enclaves en espacios *periféricos*-subdesarrollados que tienen como objetivo satisfacer la demanda de bienes, generalmente primarios, por parte de los países desarrollados o *centrales*, generando una relación de asimetría y subordinación de la periferia y las semiperiferias respecto del centro.

La teoría de la dependencia y el análisis de los sistemas mundo ejemplifican estas relaciones de subordinación a partir de la provisión de materias primas de las naciones no desarrolladas hacia las centrales que, luego de un proceso de transformación industrial, devuelven, exportan, a las naciones periféricas a precios muchos mayores respecto de los de importación, absorbiendo mediante este esquema los mayores beneficios del intercambio, lo que contribuye a un desarrollo cada vez más desigual. Sin embargo, estas relaciones no están limitadas al intercambio de productos, puesto que también se pueden establecer en el ámbito de los servicios; por ejemplo, los países desarrollados satisfacen su demanda de servicios de esparcimiento mediante la creación de enclaves turísticos en países subdesarrollados, lo que genera una situación similar al intercambio de productos.

Desde la postura más crítica de la teoría de la dependencia, se afirma que el desarrollo sustentado en postulados neoliberales de libre intercambio, apertura y fomento de la inversión extranjera, conduce a incrementar la brecha que separa a los países desarrollados de los subdesarrollados, negando uno de los principales postulados económicos neoliberales, el cual sostiene que las relaciones de libre intercambio comercial y el libre mercado conducen a una situación de convergencia entre todas las

economías que participan en éstos. Pero, va aún más lejos, no sólo niega la posibilidad de que las diferencias disminuyan, sino que señala que se hacen cada vez más grandes en la medida en que las economías periféricas se vuelven más dependientes de las centrales.

Con esta base teórica, se realiza una crítica al modelo de desarrollo implementado por diferentes países de América Latina, señalando que las relaciones de intercambio desigual y el establecimiento de enclaves, han contribuido a la perpetuidad del subdesarrollo que caracteriza a gran parte de la región. Entre las bondades de este planteamiento teórico es que sus postulados aplican perfectamente para el análisis regional o local, incluso individual; las relaciones de intercambio entre desiguales generan dependencia y una desigual apropiación de los beneficios.

En este trabajo se argumenta que, el proyecto Cancún nació siguiendo la lógica de un enclave turístico para satisfacer la demanda de recreación por parte de ciudadanos de las naciones desarrolladas del *centro*, incentivado además por el gobierno mexicano, que, bajo una lógica de desarrollo capitalista, consideró que sería una buena estrategia para la promoción del desarrollo regional. Esto es consistente con la concepción de enclave que plantean Cardoso y Falleto (1978); para estos autores, un enclave puede entenderse como el aprovechamiento de “determinadas ventajas comparativas que ofrece una porción geográfica de otro país, sin que -los beneficios- logren permear ni a la población residente en su conjunto ni la totalidad del territorio en cuestión” (p. 82). Esta definición recupera los planteamientos de la teoría de la dependencia en su sentido más amplio, pues señala las limitaciones del desarrollo derivadas de este tipo de estrategias.

Por lo anterior, los objetivos particulares de la investigación se centran en el análisis de: 1) Las aportaciones de la teoría de la dependencia y el análisis de los sistemas mundo para el análisis del Centro Integralmente Planeado de Cancún; 2) La creación, evolución y problemáticas del CIP Cancún, desde 1974 hasta 2020 y, 3) Las transformaciones del CIP Cancún a partir de la llegada del gobierno de la 4t al gobierno federal hasta 2023.

La hipótesis general de la investigación se planteó para demostrar lo siguiente: Dado que la teoría de la Dependencia y el análisis de los sistema-mundo explican el

comportamiento de la economía mundial bajo un esquema de división geográfica caracterizado por las relaciones entre centro, periferia y semiperiferia, así como la creación de enclaves determinados por la propia dinámica capitalista, se infiere que en tales territorios se genera cierta derrama económica, pero no el desarrollo ni la reducción de la propia dependencia. A su vez, el CIP Cancún fue creado en la década de 1970 como una estrategia para atraer capital extranjero, equilibrar la balanza de pagos, crear polos de desarrollo y diversificar la oferta turística en otras regiones del país, lo que a su vez profundizó la dependencia frente exterior, pues el Estado mexicano se convirtió en facilitador para el ingreso de la Inversión Extranjera destinada a la actividad turística en Cancún, así como en promotor de éste con la finalidad de continuar la vigencia del enclave, lo que se reforzó con la instrumentación del modelo económico neoliberal en México. No obstante, la entrada del gobierno encabezado por Andrés Manuel López a la presidencia no modificará las relaciones dependientes hacia el exterior bajo el cual se diseñó en CIP Cancún, como se intensificó durante la pandemia del COVID 19 y se profundizará con la instrumentación de proyectos como el Tren Maya y el Programa Integral de Cancún, que si bien se plantean como generadores del desarrollo evidencian la dependencia propia de las relaciones centro-periferia y de Cancún como enclave turístico.

En este contexto, se sostiene que las condiciones actuales de Cancún en materia de desarrollo, -vistas desde una visión amplia no restringida a indicadores, como el PIB- son consecuencia natural de la estrategia de su creación. La lógica de enclave genera una distribución desigual de los beneficios, que se manifiesta como cinturones de miseria alrededor de espacios de amplio crecimiento en un mismo espacio geográfico. En su planeación, se pretendía que Cancún fuera un polo que coadyuvara al desarrollo de todo el estado de Quintana Roo, pero a lo largo de la investigación se evidencia que la derrama económica generada por el turismo no ha ocasionado el pretendido desarrollo que se refleje en una mejoría de las condiciones de vida de sus habitantes.

A su vez, se analizan las principales acciones realizadas por el gobierno de México encabezado por Andrés Manuel López Obrador, quien desde su campaña presidencial afirmó tener una visión distinta a la concepción neoliberal y, que su nuevo modelo,

fundamentado en la lógica keynesiana se daría en favor de una transformación económica bajo la concepción del desarrollo en un sentido amplio, de forma tal que se procuraría la integración de toda la sociedad, evitando la exclusión con que habían operado los gobiernos *aperturistas*. Por lo anterior, se profundiza el estudio de Cancún, tanto desde su creación como CIP, como en la instrumentación de la política neoliberal y los escenarios de la pandemia y la postpandemia.

De esta forma, el trabajo de tesis se divide en tres capítulos. En el primero se desglosa todo el andamiaje teórico que se deriva de la concepción centro-periferia-semiperiferia; los primeros dos términos provienen de la teoría de la dependencia, mientras que el último es una aportación del enfoque de los *sistemas mundo* propuesto por la tradición neomarxista, particularmente a partir del trabajo e Immanuel Wallerstein; se examinan sus vínculos con el concepto de enclave y se esquematiza la forma en que sus predicciones son válidas para los enclaves turísticos. En este capítulo se presenta una crítica al modelo de desarrollo sustentado en las mencionadas figuras de enclave, propias de los países de América Latina y, se presentan a los CIP desarrollados en México, como ejemplos de enclaves turísticos. Asimismo, se muestran las advertencias de diferentes teóricos del desarrollo que revisaron a profundidad los efectos no deseados de un desarrollo regional sustentado en estas estrategias.

En el segundo capítulo, se estudia el caso específico del Centro Integralmente Planeado de Cancún, desde su planeación, creación, evolución y sus efectos actuales en el desarrollo. El primer apartado de este capítulo ofrece una revisión de la creación y desarrollo de este CIP, cotejándolo con el enfoque teórico de la dependencia y el sistema mundo; posteriormente, se muestran los resultados de la consolidación de este enclave turístico y sus resultados en materia económica, planteados como un éxito desde una visión neoliberal del desarrollo. Por último, se profundiza en el concepto del desarrollo, integrando componentes del bienestar social y se evalúan las condiciones de Cancún desde esta óptica. En general se encuentra que las condiciones de Cancún, en materia de bienestar se ajustan a las predichas por en la teoría de la dependencia en cuanto a las estrategias de desarrollo mediante enclaves.

En el tercer y último capítulo, se presenta una revisión exhaustiva de los efectos económicos y sociales de la pandemia en Cancún, profundizando en la resiliencia social del CIP, mediante una revisión de las principales estrategias de recuperación frente a los efectos negativos derivados de la contingencia sanitaria del COVID-19, al punto en que lo ha llevado a considerarse como un ejemplo mundial de recuperación. Se concluye el capítulo con una reflexión sobre el futuro de este CIP en el nuevo esquema político del actual gobierno federal, mediante la instrumentación de las políticas, programas y proyectos ideados en el marco de la denominada *Cuarta Transformación*.

Finalmente, se presentan las conclusiones generales de la investigación, logrando comprobar la hipótesis presentada inicialmente, donde se sostiene que, tanto la teoría de la dependencia como el análisis de los sistema-mundo explican la forma en que actúa la economía internacional a través de las relaciones en el trinomio centro, periferia y semiperiferia, en donde las figuras de enclave juegan un papel fundamental dentro de la división geográfica del trabajo de la economía mundo. Por tanto, se produce una actividad especializada que trae consigo beneficios económicos, pero no se asegura que ésta sea acompañada intrínsecamente de un desarrollo de la región en donde se lleva a cabo la actividad, ni mucho menos una reducción paulatina en las relaciones de dependencia respecto a las fuerzas y agentes económicos provenientes del exterior. Es con relación a lo anterior que, el CIP Cancún se puede emplear como un ejemplo significativo en donde se cumplen las precondiciones derivadas de la teoría de la dependencia y del análisis de los sistemas mundo, al tratarse de un polo en donde se han intensificado las relaciones de dependencia, no sólo económica sino también ideológica, lo que a su vez ha profundizado la idea de intensificar la propia actividad turística, cuestión que ha ocurrido no solamente durante el periodo neoliberal, sino incluso también en el proyecto encabezado por la actual administración federal.

Las próximas líneas de investigación en torno al CIP Cancún como proyecto potenciador del turismo en el Caribe Mexicano y como polo de desarrollo que brinde reforzamiento a los proyectos de infraestructura que se mencionan en esta investigación, serán aquellas que continúen con la teoría crítica y con una visión neutral sobre las bondades del capitalismo y las trampas sociales que esconde. Es importante continuar

con las investigaciones al respecto para analizar y comprender el impacto final de todos los proyectos que se han generado al respecto, como lo son el llamado el Tren Maya y el Programa Integral para el Desarrollo de Cancún, haciendo una valoración, no sólo en términos económicos, sino también sociales y ambientales.

El presente trabajo fue desarrollado gracias al apoyo del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencia y Tecnología (CONAHCyT), así como del Núcleo Académico Básico del Doctorado en Economía Pública y Desarrollo Local de la Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo.

CAPÍTULO I. APORTACIONES DE LA TEORÍA DE LA DEPENDENCIA Y EL ANÁLISIS DE LOS SISTEMAS MUNDO PARA COMPRENDER EL CENTRO INTEGRALMENTE PLANEADO DE CANCÚN, MÉXICO, DESDE UNA POSTURA CRÍTICA.

La teoría de la dependencia ha sido uno de los principales aportes teóricos originados en América Latina para comprender las relaciones desiguales dentro de la llamada economía-mundo o capitalismo. A su vez, los preceptos teóricos generados por los pensadores dependentistas, constituyen la base sobre la cual se desarrolló el llamado *análisis de los sistemas mundo* desarrollado por Immanuel Wallerstein, considerando la estructura del sistema económico a partir de los mencionados intercambios desiguales, así como la división geográfica del trabajo a nivel mundial, a través de los llamados centros, las semi periferia y periferias, así como los llamados enclaves. Con base en lo anterior, se toma como objeto de estudio el Centro Integralmente Planeado (CIP) de Cancún, para explicar su desarrollo como supuesto polo de desarrollo, en donde se reproduce la figura de enclave. En este sentido, el presente capítulo tiene como objetivo particular analizar las principales aportaciones de la teoría de la dependencia y el análisis de los sistemas mundo como enfoque útil para analizar el CIP Cancún, a través de tres subcapítulos que profundiza en: 1) la Concepción del trinomio centro periferia y semiperiferia; 2) la teoría de la dependencia, como crítica al modelo de desarrollo instrumentado mediante enclaves en América Latina y, 3) la concepción del *desarrollo* instrumentado en México a través de la conformación de los Centros Integralmente Planeados, como modelo de enclave turístico.

1.1 El binomio centro-periferia como fundamento de la Teoría de la Dependencia.

El escenario de la Segunda Guerra Mundial marcó profundas transformaciones en la estructura económica y social del llamado *sistema mundo* entre las décadas de 1940 y 1950, periodo en el que también se presentaron nuevos paradigmas encaminados a la búsqueda del *desarrollo*, así como los modelos que adoptarían los diferentes Estados

nacionales para alcanzarlo. Es importante mencionar que, en esta coyuntura surgieron diversas propuestas para marcar tendencia en las estructuras económicas de los países, con el principal objetivo de influir en las decisiones de sus poblaciones. De acuerdo con José Arocena (2002), después de la Segunda Guerra Mundial, la recomposición del *orden mundial* sentó las bases de una nueva división internacional del trabajo, que situaba a Estados Unidos al centro del modelo económico capitalista.

En este mismo sentido, autores como Barbini, Roldán, Cacciutto y Cruz (2012) indican que la concepción del *progreso* ha experimentado diversos cambios desde la Segunda Guerra Mundial hasta la actualidad, como resultado de diversas perspectivas epistemológicas, por lo que es posible identificar varios modelos de desarrollo a lo largo de esta evolución en la conceptualización. Se han producido marcadas diferencias, que van desde las ideas fundamentales sobre el crecimiento, hasta una visión más aglutinadora que abarca aspectos socioculturales y, es a partir de estos aspectos que se integró al *individuo social* como un agente activo en el proceso de desarrollo (p. 56-59).

Esta evolución de paradigmas fue adoptada por diversos autores y académicos para explicar -desde diferentes perspectivas- los elementos que se involucran para la generación de crecimiento, que a principios del siglo XX era asociado casi exclusivamente al tema económico, dejando de lado las repercusiones sociales y culturales.

Tras el final de la Segunda Guerra Mundial, surgió un período de ajustes y, sobre todo, de reconstrucción de las naciones. En este contexto, la Organización de Naciones Unidas (ONU)¹ se destacó como un actor internacional crucial. Desde mediados del siglo XX, la ONU fue concebida como un espacio para la negociación y la creación de acuerdos destinados a prevenir nuevos conflictos, convirtiéndose así en un elemento fundamental en el proceso de posguerra. La ONU ha establecido diversas estructuras de

¹ Cuando la Segunda Guerra Mundial estaba a punto de terminar en 1945, representantes de 50 países se reunieron en San Francisco en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Organización Internacional del 25 de abril al 26 de junio de 1945. Durante los siguientes dos meses, procedieron a redactar y luego firmar la Carta de la ONU, que creó una nueva organización internacional, las Naciones Unidas que, se esperaba evitaría otra guerra mundial como las dos que acababan de suceder tan sólo en el siglo XX. Cuatro meses después de la finalización de la Conferencia de San Francisco, las Naciones Unidas empezaron a existir oficialmente el 24 de octubre de 1945, después de que la Carta fuera ratificada por China, Francia, la Unión Soviética, el Reino Unido, los Estados Unidos y la mayoría de los demás signatarios (ONU, s.f.).

apoyo en todo el mundo, abordando temas de gran importancia como la educación y la cultura a través de la UNESCO; la protección de la niñez a través de UNICEF; la seguridad alimentaria a través de la FAO; la formulación de políticas de desarrollo a través del PNUD, entre otras áreas de interés.

En el marco de la ONU, se han creado instancias regionales para la atención de temáticas diversas, como es el caso de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), la cual ha sido un referente para los países latinoamericanos y del Caribe en la construcción de políticas de desarrollo inspiradas, principalmente en planteamientos de John Maynard Keynes (Dos Santos, 2002, pp. 67-73). En las décadas posteriores a su creación en 1948, la CEPAL sirvió de escenario para visibilizar de manera amplia las grandes contradicciones y profundas diferencias que existen entre las diversas regiones del mundo, singularmente en la esfera capitalista. En esta Comisión, los países fueron clasificados de manera general en dos categorías: a) industrializados y, b) con deficiencias estructurales (Gauna y Peláez, 2021, p.39).

Autores como Sunkel y Paz (1970), trataron de explicar los elementos que engloban el desarrollo económico de manera particular e incluyeron importantes aportaciones acerca de la influencia de economías fuertes sobre las débiles, en donde mencionaban que, el movimiento del núcleo del sistema económico mundial de Gran Bretaña hacia Estados Unidos ha sido decisivo para explicar cómo habían trabajado las economías periféricas durante las últimas décadas. Las relaciones comerciales, los flujos de capital y recursos humanos entre los países centrales y la periferia se ven alteradas por el desplazamiento del centro económico mundial hacia Estados Unidos y el cambio de carácter de las economías europeas.

Considerando estas diferencias sustantivas entre los diferentes Estados nacionales, Theotonio Dos Santos² (2002), sostiene que existen diferentes subcategorías consideradas a partir del nivel de desarrollo económico de cada uno de los países y, que éstas se hicieron explícitas a partir de las aportaciones realizadas por

² Sociólogo, político, profesor universitario y economista brasileño (1936-2018).

la CEPAL³ en 1948, bajo el liderazgo de Raúl Prebisch, quien a su vez se centró en “la crítica sobre el sector exportador como principal obstáculo al *desarrollo económico*”. Dos Santos indica que, efectivamente la CEPAL fungió en este periodo como un órgano efectivo para realizar propuestas estratégicas y brindar asesoría a los gobiernos de América Latina y el Caribe en el diseño políticas económicas, así como el monitoreo y vigilancia de los indicadores más relevantes en diferentes ámbitos. Sin embargo, históricamente, el grueso de las metas establecidas por los organismos derivados de la ONU, se orientaron al logro de la llamada *industrialización*, lo que continuaría con las estructuras de poder preexistentes para ese tiempo (Dos Santos, 2002, p. 47).

Por su parte, en su artículo “Sobre la concepción del sistema centro-periferia”, publicado en 1977 por la *Revista CEPAL*, Octavio Rodríguez resumió de manera contundente la existencia de diferencias significativas las concepciones e interpretaciones del *subdesarrollo* dentro de la *economía convencional*. En el pensamiento económico, al igual que en otros momentos de cambio, se puede observar que los intentos de teorización fueron precedidos por la presentación de una serie de ideas que eran más o menos comunes. A ese conjunto de ideas generales sobre el subdesarrollo se le denomina concepción del *sistema centro-periferia* (Rodríguez, 1977).

En lo que concierne al subdesarrollo, Cardoso y Falleto (1977) se refirieron concretamente a la estructura de un modelo económico con alto dominio del sector primario; alta concentración del ingreso en pocas personas de las clases sociales más altas; poco impulso a la especialización industrial y, sobre todo, la hegemonía de los intereses extranjeros a través de la penetración del gran capital en las regiones locales con poca diversificación de la producción. Estas son precondition para continuar con el propio subdesarrollo y la dependencia, tanto económica como política y social que estos

³ La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) fue establecida por la resolución 106 (VI) del Consejo Económico y Social, del 25 de febrero de 1948, y comenzó a funcionar ese mismo año. En su resolución 1984/67, del 27 de julio de 1984, el Consejo decidió que la Comisión pasara a llamarse Comisión Económica para América Latina y el Caribe. La CEPAL es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas y su sede está en Santiago de Chile. Se fundó para contribuir al desarrollo económico de América Latina, coordinar las acciones encaminadas a su promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo. Posteriormente, su labor se amplió a los países del Caribe y se incorporó el objetivo de promover el desarrollo social (CEPAL, s.f.).

países han enfrentado históricamente, pues comenzó al mismo tiempo que la expansión económica de los países capitalistas más avanzados.

Entre 1945 y 1970, se comenzó a generalizar en América Latina la concepción de las relaciones desiguales derivadas de las diferencias estructurales del propio sistema económico capitalista, a través de los conceptos *centro* y *periferia* difundidos mediante los trabajos de la CEPAL. No obstante, este binomio no era nuevo, sino que fue diseñado y empleado en Europa a finales del siglo XIX, para identificar tales contrastes entre las estructuras de las naciones avanzadas-consideradas *civilizadas* desde una concepción eurocéntrica- de las más atrasadas -o *incivilizadas*-, como a continuación se presenta en la Tabla 1.

Tabla 1.

Noción del centro-periferia empleada en el pensamiento europeo del siglo XIX.

El centro europeo	La periferia
capacidad de inventar	imitación
racionalidad, intelecto	irracionalidad, emoción, instinto
pensamiento abstracto	pensamiento concreto
razonamiento teórico	razonamiento, practico, empírico
mente	cuerpo, materia
disciplina	espontaneidad
adultez	infancia
sanidad	insania
ciencia	brujería

Fuente: Tomado de J. M. Blaunt, (1993). *The Colonizer's Model of The World. Geographical Diffusionism and Eurocentric History*. Nueva York: The Guilford Press, p.17.

De acuerdo con los planteamientos más generales emitidos por la CEPAL, a los que ya se ha hecho alusión, surgieron nuevas aportaciones de teóricas pertenecientes a diferentes corrientes que incorporaron la noción del centro-periferia para estudiar la zona de América Latina y su papel en el escenario de la economía internacional, que según André Gunder Frank se dividen en: a) teóricos de la modernización, b) estructuralistas y c) dependendistas (Benítez, 2010, p. 27).

Para Theotonio Dos Santos (2002), otra forma de clasificar a los teóricos de la dependencia corresponde a la siguiente: a) reformistas no marxistas, b) marxistas y c) neo marxistas. Por su parte, en su artículo “La teoría de la Dependencia”, publicado en la *Revista Republicana*, Solorza y Cetré (2011) toman como referencia las propuestas de Blomströn y Hettne⁴, para identificar entre tres y cuatro corrientes distintas de la tradición dependentista; se extienden en esta clasificación para enunciar las características de cada corriente como lo son: a) La corriente crítica o autocritica estructuralista, b) la corriente neo-marxista o enfoque dialéctico, c) la corriente marxista no ortodoxa y d) la corriente no marxista (pp.130-133 como se citó en Dos Santos, 2002, p.25).

En ese mismo sentido, Vuskovic (1987) tomó como base los planteamientos del modelo del *centro-periferia*, del tipo de relación y el papel que, según esto, el centro *debía* tener sobre las regiones de la periferia y que debían considerar como pieza fundamental para un desarrollo global. No pone en evidencia las dificultades para alcanzar el desarrollo, sino que se enfoca en esa relación desigual entre los países desarrollados y los subdesarrollados; identifica la fuerza centrípeta del modelo capitalista como culpable del lento desarrollo, de la inferioridad económica y tecnológica en la periferia y, asevera que en los centros se produce el desarrollo técnico y la acumulación de la ganancia producida en las periferias, dejando a éstas sin crecimiento regional. En función de lo anterior, se atribuye a la periferia un papel pasivo y subordinado, de modo que se constituye en el brazo extendido de los centros, con la tarea de proveer la materia prima necesaria para la industria que se haya establecido en dicha zona. Sin embargo, tiene como resultados una mayor vinculación entre los centros y una creciente fragmentación y aislamiento de la periferia (pp. 409-411).

El dúo centro-periferia fue adoptado de forma decisiva por los planteamientos teóricos latinoamericanos. No fue sino hasta la década de 1950, con la difusión que se dio bajo la dirección de Prebisch que esta postura teórica comenzó a tener popularidad

⁴ Theotonio Dos Santos se refiere a Blomströn y Hettne como dos grandes impulsores e historiadores de la teoría de la dependencia y, en su libro: *La Teoría de la Dependencia*, citado en la presente tesis, retoma la distribución de ideas y corrientes diseñada por estos autores, como se verá más adelante.

entre los científicos sociales, aunque la tesis central se explicaba de forma casi natural, debido a que se adecuaba a la realidad de las relaciones económicas internacionales de la época, puesto que se afirmaba que la economía internacional no se fundamentaba en los intercambios bilaterales. Algunos pocos países, denominados centrales, tienen una mayor fuerza económica que el resto y, por lo tanto, podían llegar a acuerdos que favorecían la transferencia del excedente de los países frágiles, -conocidos como periféricos- al centro, en lo que se conoce como *desvío de la plusvalía* (Wallerstein, 2005, p. 12).

Como señalan Pérez y Vernengo, Raúl Prebisch expuso los planteamientos del sistema centro-periferia en su trabajo *Teoría de la Dinámica Económica*⁵. De aquí, se desprende un análisis inicial, que establece que una de las principales características del sistema económico capitalista es su inestabilidad, por lo que generalmente se aleja del equilibrio. “La dinámica continua de pasar de una situación en la que la oferta supera a la demanda a otra en la que la demanda supera a la oferta es notoria. Es importante señalar que su aplicación de la dinámica capitalista al análisis de la interacción entre el centro y la periferia fue singular” (Pérez y Veneno, 2016, p. 19).

En el mismo sentido, en su artículo “Crítica al capitalismo periférico”, Prebisch (1976) enfatiza que la diferencia esencial entre las naciones centrales y las periféricas radica precisamente en la industrialización que ha permitido el desarrollo de las primeras. Esto se *ensancha* fuera del ámbito de la producción y se amplía y extiende hacia el mercado mundial (p. 410).

Por su parte, en su artículo “Prebisch: Actualidad de sus ideas básicas”, publicado por la *Revista CEPAL*, Octavio Rodríguez (2001) retomó tres elementos claves del planteamiento de Prebisch para explicar las condiciones en que se encontraba estancada América Latina, señalados de forma ordenada: a) la heterogeneidad

⁵ En la teoría dinámica explicada en sus clases en México, Prebisch asume que, la periferia se especializa totalmente en la producción de materias primas, que se exportan al centro a cambio de manufacturas. Los beneficios de los sectores final minorista y mayorista se obtienen y gastan en el centro. Los beneficios de la producción de materias primas se obtienen en la periferia y se gastan en el centro; es decir que se transfieren al centro (Prebisch, 1993).

estructural; b) la especialización productiva y, c) el desarrollo desigual, como a continuación se indica:

En lo que concierne a la *heterogeneidad estructural*, el propio Rodríguez describe a las estructuras periféricas con una característica primordial relacionado con su modo de producción, en donde se apoya sobre las técnicas disponibles y con escasa aportación tecnológica para mejorar esos procesos productivos, lo que conlleva a niveles bajos de desarrollo comparados con las actividades de las regiones centrales. Respecto a la *especialización productiva*, hace hincapié en la actividad exclusivamente del sector primario, para luego, cuando la industria empieza a tomar protagonismo, convertirse en una especialización primario-exportadora. De esta forma, se demuestran los supuestos de Prebisch sobre el progreso técnico, al que da un papel externo como impulsor de la economía. Por último, el *desarrollo desigual* provocado por este modelo centro-periferia se explica, especialmente por las particularidades de los primeros dos incisos; en ellos se enfatiza en los cambios que van ocurriendo conforme pasa el tiempo, esencialmente con la industrialización y las brechas que ésta va generando a su paso; por ejemplo, los salarios entre las localidades periféricas y las centrales (Rodríguez, 2001, pp. 42-44).

Como menciona Vuskovic (1987), todo este proceso constituye un tipo de impedimento, donde en primer lugar, la periferia tiende a quedar fuera de la cadena de la industrialización, debido a las fuerzas invencibles del mercado global. Luego, cuando se industrializa en respuesta a las crisis, se enfrenta a la tendencia a ser excluida del intercambio industrial. Otro punto para resaltar, sobre la fuerza de gravedad se apoya en la disfuncionalidad económica de los centros hacia la periferia. Estos centros difunden y emiten sus técnicas, modos de consumo, instituciones, ideas e ideologías, pero no logran penetrar en la estructura social de la periferia. Incluso las empresas transnacionales, al final, parecen favorecer más a la internacionalización de las formas de consumo que a las de producción (pp. 410-411).

En este punto, es importante retomar los planteamientos que Karl Marx efectuó en 1857, sobre la subordinación de agentes económicos ante otros más poderosos. En éstos se presenta una síntesis sobre la sumisión que ya se daba desde principios de la

historia y en prácticamente todos los modos de producción, llegando a permear el grueso de las relaciones sociales, exponiendo las diversas características sobre las cuales descansaban esta forma de relación entre agentes (Marx, 1857).

De esta forma la teoría de la dependencia presenta una tesis del subdesarrollo, apuntando que es el resultado genuino de las relaciones en el intercambio desigual que se forma entre dos o más naciones estructuralmente distintas; la influencia económica de unas sobre las otras; marca una desventaja inicial que se va expandiendo a medida en que la relación se estrecha, esto implica, que las relaciones de comercio libre que supone la economía capitalista no contribuyen a disminuir la desigualdad entre las naciones sino que ocasionan un amplio distanciamiento.

1.2 De la Teoría de la Dependencia al análisis de los sistemas mundo y la concepción de la *semiperiferia*: la crítica al modelo de desarrollo latinoamericano instrumentado a partir de la figura de enclave.

Las diversas escuelas que dieron paso al surgimiento de la teoría latinoamericana de la dependencia pretendían exponer las nuevas particularidades del desarrollo socioeconómico de la región, a partir de la inclusión de aspectos estructurales muy específicos desde la década de 1930, a partir de los efectos emanados de la *Gran Depresión*⁶ de 1929. De esta forma, las economías latinoamericanas se habían encauzado hacia la búsqueda de la industrialización, representada por la sustitución de insumos industriales traídos desde las grandes economías influyentes.

⁶ El 24 de octubre de 1929 ocurrió el llamado *jueves negro* en la bolsa de valores de Wall Street en Nueva York, EU. Fue sorpresivo para banqueros, inversionistas y dirigentes políticos del mundo; el 29 de ese mes seguiría una caída mayor de la bolsa de valores y a ésta le secundarían los derrumbes de otras bolsas de más países. Estas caídas representaban la reducción dramática de los precios de los valores que ahí se cotizaban. La quiebra de bancos de otros países contrajo el crédito, lo que desencadenó diversas consecuencias como la disminución del consumo y de los precios, lo cual afectó a muchas empresas. En suma, la economía mundial estaba ante una depresión que trajo la miseria a millones en países industrializados, también en naciones donde no tenían tal avance (Portal Académico del Colegio de Ciencias y Humanidades, s.f.).

Al final del ciclo de depresión, relacionada con una crisis global en 1929 y las dos guerras mundiales, se impuso, -por medio de la supremacía económico-militar de Estados Unidos en ese entonces- la composición de la economía mundial y la reestructuración de nuevos ideales para establecerse en todos los rincones del planeta. El poder monetario, acumulado entonces en la economía estadounidense, se propagó para todas las naciones del mundo, buscando oportunidades de inversión orientadas hacia el sector industrial específicamente. La industrialización, fue implantada entre 1930 y 1940, sirviendo como base para la nueva imposición del desarrollo económico de los países coloniales después de la Segunda Guerra Mundial, misma que se fue expandiendo con el crecimiento de capital internacional, cuyo factor de generación era el modelo de las empresas multinacionales. Esta nueva cotidianeidad acentuaba la percepción de que el *subdesarrollo* significaba la *ausencia de desarrollo*, pero la concepción de esta era más bien reflejada como un resultado histórico del desarrollo del capitalismo, que fomentaba las dos condiciones.

Ambas concepciones, tanto la del desarrollo como la del subdesarrollo, surgieron como consecuencia de la expansión de la hegemonía colonial y el surgimiento de las clases dominantes conocidas como *burguesías locales*. Éstas mostraron interés en participar en el mercado interno de sus respectivos Estados nacionales, pero al mismo tiempo integrarse al capitalismo mundial, mediante el denominado proceso de mundialización. La teoría de la dependencia, por su parte, presentó un enfoque crítico destinado a analizar los límites de un desarrollo impulsado en una época histórica en la que la economía internacional estaba dominada por grandes conglomerados económicos y fuertes potencias colonialistas que buscaban imponer el ritmo financiero, expandiendo sus intereses hacia otras regiones. Esto sucedía, incluso cuando algunas de estas fuerzas estaban en crisis (Dos Santos, 2002).

Por su parte, los economistas suecos Magnus Blomström y Bjorn Hettne destacaron como una especie de recopiladores e historiadores de la teoría de la dependencia, a partir de su obra *Development Theory in Transition, The Dependency Debate & Beyond; Third World Responses* (1990). En ésta, señalan la existencia de un conflicto de paradigmas entre el enfoque *modernizante* y la perspectiva de la

dependencia, así como la necesidad de incorporar en los estudios la crítica nacionalista a los imperialismos europeos y estadounidense, así como los postulados críticos que Raúl Prebisch y la Comisión Económica para América Latina realizaron sobre la economía capitalista, aspectos fundamentales de la Teoría de la Dependencia, como eje medular del cuestionamiento sobre las relaciones desiguales entre las naciones y los negativos impactos económico-sociales derivados de las prácticas imperialistas de la economía neoclásica como paradigma dominante. En este sentido, resaltan la trascendencia de incorporar la crítica al pensamiento derivado de las teorías hegemónicas, para obtener una evaluación capaz de sintetizar sobre el cúmulo de factores que contribuyen al subdesarrollo y la dependencia económica en la economía mundial. Respecto a América Latina, se resalta la importancia de considerar los planteamientos derivados del marxismo clásico y el neo-marxismo en los análisis sobre el subdesarrollo, generados en los trabajos de Paul Baran y Paul Sweezy (pp. 15-24).

De esta forma, los análisis económico-sociales derivados de la Teoría de la Dependencia se aplicó predominantemente en la región latinoamericana, enfocándose también en la crítica constructiva del cúmulo de estrategias, planes proyectos y programas diseñados e instrumentados en las naciones centrales desarrolladas, concretamente a partir del pensamiento estadounidense. La frase *el desarrollo del subdesarrollo* fue introducido por André Gunder Frank en 1967 para referirse a la praxis y resultados de las políticas diseñadas por las grandes corporaciones mundiales, los gobiernos de las naciones centrales y los actores locales que animaban la apertura económica de los países más débiles, bajo el modelo económico occidental capitalista. Sobre el trabajo de Frank, Wallerstein (2005) resalta la aseveración de que el subdesarrollo no corresponde a una condición adquirida desde el nacimiento de los Estados nacionales débiles, como producto sus propios desempeños en el ámbito internacional, -por tanto una responsabilidad propia de las naciones subdesarrolladas- sino que se trata del resultado histórico bajo el cual ha operado el sistema económico capitalista, auspiciado también por los intereses de las naciones centrales a través de la instrumentación de sus múltiples modelos aplicados en estas economías, concebidas a su vez como los espacios que han suministrado históricamente las materias primas requeridas por los grandes centros del poder económico (p.12).

En su trabajo, *Lumpenburguesía: Lumpendesarrollo. Dependencia, clase y política en América Latina*, Frank (1973) adaptó la concepción marxista al enfoque de la dependencia, mediante el término *lumpenburguesía* abrazado a otra condición a la que llamó *lumpendasarrollo*. En esta obra, se analizan las relaciones de los países imperialistas que implantaron su dinámica económica en países latinoamericanos con alta concentración de ultra explotación y dependencia hacia ellos. Se podría decir, que los cimientos de la subordinación latinoamericana data de la época de la conquista europea, pasando por diversas transformaciones hasta el siglo XX, donde se disfrazaba esa dependencia por una especie de intermediarios, entre la fuerza trabajadora y la burguesía, llamada *lumpenburguesía*. A esta última se le identifica como una estructura que se encuentra justo en el medio, aceptando las condiciones impuestas por las altas esferas del poder económico para interponer sus intereses y seguir con el mando al fomentar políticas que acentúan la dependencia y coadyuvan al subdesarrollo. Entonces, Latinoamérica ha sido presa de esta condición *dependentista* por el hecho de que siempre ha imperado o sobrepuesto los intereses de particulares de la burguesía, sin que el pueblo o en sí, -la base trabajadora- pueda ver dicho desarrollo prometedor reflejado en su calidad de vida. De esta forma, la lumpenburguesía se esconde bajo la capa de la llamada industrialización que, promete una mejora en términos económicos, pero que en términos sociales ha dejado pasar mucho de lo que esa concentración de la riqueza ha obstaculizado para lograr ese desarrollo (pp. 23-26)

Sin embargo, las diversas corrientes que conformaban la teoría de la dependencia también planteaban, en gran medida, críticas a los partidos comunistas latinoamericanos y a la ideología que adoptaban, sugiriendo que no era la apropiada para promover el desarrollo de sus pueblos, debido a que el comunismo, -como etapa superior del capitalismo más avanzado y del socialismo- no sería posible de instrumentar en América Latina, porque éstas aún tenían economías *feudales* o *semifeudales*. Según esta perspectiva, no se había producido la revolución burguesa que debía preceder a la revolución proletaria por razones evidentes, omitiendo el ciclo necesario para impulsar el desarrollo del comunismo. Como conclusión, argumentaban que los activistas latinoamericanos deberían abogar por el surgimiento de una *burguesía progresista* para llevar a cabo la transformación burguesa, con la meta de que el país pudiera avanzar

hacia el socialismo de manera inmediata, seguido posteriormente por el comunismo (Wallerstein, 2005, p.12).

De acuerdo con Marini (1991), el desvío del par de procesos principales del capital - la producción y la circulación de dichas mercancías elaboradas- recalca que el resultado de estas críticas y reflexiones es la manifestación específica en la economía latinoamericana de la contradicción inherente a la producción capitalista en general, es decir, la oposición entre el capital y el trabajador. Al convertirse en una fábrica de capital, América Latina se ve confrontada con la necesidad de desarrollar su propio modo de tráfico de mercancías. Este modelo no puede replicar simplemente el que fue originado por el capitalismo industrial, ya que ello conduciría a la perpetuación de la dependencia económica (pp. 28-30).

A partir de todos los preceptos mencionados, aunados a los planteamientos desprendidos de la CEPAL, fue posible concluir que, los usos predominantes que provocan un *deterioro en los términos de intercambio* entre los países industrializados y los que ofertan productos primarios, recae básicamente en el intercambio de productos manufacturados a cambio de productos agrícolas, en la misma relación que mencionamos en párrafos anteriores sobre naciones desarrolladas y subdesarrolladas. De esta forma, se tiende a beneficiar a los primeros porque su tasa de beneficio es mayor, generando un quebranto en términos reales a los productores de los países proveedores de productos primarios, es decir, la brecha entre las utilidades marginales de ambos grupos se acrecienta cada vez más, incluso cuando tiene el mismo comportamiento en cualquiera de los niveles de inversión de capital (Cardoso, 1979, p. 181).

Por su parte, en la década de 1970, Theotonio Dos Santos proporcionó una definición concreta del concepto de la dependencia que en ese momento empezaba a analizar como un entorno en el cual se desenvuelve la economía de determinados países que está fijada por el desarrollo y la expansión de otra economía, a la cual la primera se encuentra sometida (Dos Santos, 1970). Esto originaba un círculo vicioso respecto a la división de trabajo a nivel mundial, ya que permitía el desarrollo industrial

en ciertos países, comúnmente dominantes, limitando esto mismo en otros, sometiéndolos una y otra vez a las estructuras económicas condicionadas por las naciones centrales. Dicha división internacional entre los generadores de la materia prima relacionados con productos agrícolas y los productores de la transformación de éstas es lo que el modelo capitalista ofrece típicamente, diversificando la desigualdad entre países, circunstancia producida por la acumulación del capital, teniendo como fuente la explotación de grupos mayoritarios por grupos minoritarios. Esta concentración de recursos alimenta la brecha económica entre ambos, superioridad del mercado global y el acaparamiento de las opciones de ahorro e inversión son elementos complementarios en el establecimiento de un sistema internacional desigual y combinado (Dos Santos, 1972).

Como se mencionó anteriormente, los planteamientos de la dependencia iniciaron como una explicación de la situación que se desenvolvía en Latinoamérica⁷ en esa época, sin todavía incluir estrategias o posibles soluciones concretas, para fomentar la independencia económica y lograr reducir la dependencia tecnológica y de capital. Por ello, Solorza y Cetré (2001) sostienen que los enfoques de la dependencia desde su arista más crítica se erigieron como un *atreimiento* teórico capaz de identificar la serie de limitaciones al progreso generalizado de las nacionales, como parte de todo un proceso histórico que permitió la estructuración de un sistema económico internacional claramente estructurado “bajo la superioridad de grandes conjuntos mercantiles con la capacidad de influir no sólo en el ámbito económico, sino también en los aspectos políticos, sociales y culturales. Estos grupos estaban condicionados por el desarrollo y la expansión de otra nación a la que estaban sometidos” (p. 129).

Por su parte, Cristobal Kay (2021) realizó un breve resumen sobre las semejanzas entre el modelo de centro-periferia impulsado por Prebisch y las bases de la teoría de la dependencia de Theotonio Dos Santos, donde encuentra muchos planteamientos que

⁷ Nombre que engloba el conjunto de países del continente americano en los que se hablan lenguas derivadas del latín (español, portugués y francés), en oposición a la América de habla inglesa [...] Es igualmente correcta la denominación *América Latina*. Para referirse exclusivamente a los países de lengua española es más propio usar el término específico *Hispanoamérica* o, si se incluye Brasil, país de habla portuguesa, el término *Iberoamérica* (Real Academia Española, s.f.).

derivan en la explicación de ambas posturas. A partir de ello, Kay resume que, las definiciones sugieren la idea fundamental de un sistema mundial interdependiente, que se basa en la teoría de Prebisch del sistema centro-periferia, en el que la propia división internacional del trabajo obliga a los países del centro a desarrollar su industrialización y desarrollo a través de la exportación de bienes industriales, mientras que los países de la periferia están limitados en gran medida a producir y exportar bienes primarios provenientes de otros países (Kay, 2021, pp. 289-291).

A su vez, André Gunder Frank (1992) realizó la tesis del subdesarrollo en América Latina, explicando que es muy atrevido exponer teorías, estrategias e incluso modelos adecuados sobre el camino que llevará a naciones subdesarrolladas a alcanzar el desarrollo pleno, sin tener en cuenta los antecedentes históricos en ámbitos diferentes, como el tipo de gobierno, la economía y los aspectos sociales de los pueblos, aspectos fundamentales para comprender las condiciones en que dichas naciones se encuentran. La mayoría de los análisis teóricos toman como punto de referencia la situación de los países desarrollados de Europa y Norteamérica, como si estos ejemplos fueran adaptables a todas y cada una de las diferentes estructuras económicas que existen, sin tener en cuenta la diversificación, elementos y cualidades de las regiones periféricas y subdesarrolladas. Es importante mencionar, que el subdesarrollo de estas naciones puede ser comprendido como resultado de sus particularidades internas y los efectos de las estructuras económicas, sociales, culturales y políticas que predominen en su región. Por ello, manifiesta que se trata del reflejo histórico que las llevaron a esta situación añadiendo, por el contrario, que el desarrollo económico de los países subdesarrollados ocurre únicamente cuando están exentos de dichas relaciones de difusión (Frank, 1992).

En este sentido, Cardoso y Falletto (1977), analizaron la conveniencia de estudiar, desde un inicio, las relaciones entre tres variables cotidianas de una sociedad a partir del punto de vista social, económico y político, no sólo en ellas y entre ellas, sino también con relación a las naciones desarrolladas, puesto que la línea histórica de la situación del subdesarrollo nace específicamente de la relación entre sociedades periféricas y centrales. De esta forma,

[...] el subdesarrollo hacía referencia a la estructura de un tipo de sistema económico, sustentado por el sector primario, concentración del ingreso, poca especialización de los sectores productivos y, ante todo, la influencia del mercado externo sobre el interno. La dependencia de la situación de subdesarrollo implica socialmente una manera de mando que se manifiesta por una serie de puntos característicos en el modo de actuación y dirección de los sectores que en el sistema económico se les conoce como productores y consumidores. Las definiciones de *centro* y *periferia* hacen referencia a las funciones que desempeñan los aparatos económicos subdesarrollados en el mercado internacional, sin tener en cuenta para nada factores políticos ni sociales que fomenten dicha dependencia (pp. 22-25).

De forma complementaria, Vania Bambirra (1974) propone en su análisis sobre los escenarios restringidos, que son originados por el proceso de composición del capitalismo periférico con el capitalismo hegemónico (teniendo como principal influencia a Estados Unidos), una tipología de estructura económica dividida en tres grupos, a) estructuras diversificadas, donde ya se encuentra iniciado y trabajando un proceso de industrialización; b) estructuras primario-exportadoras, cuyo proceso de industrialización será un producto de la integración monopólica mundial y; c) estructura agrario-exportadora sin diversificación industrial (p.23).

El periodo de crisis desmembraba una realidad alterna y se oponía a los esquemas supuestamente muy lógicos. La crisis ponía al descubierto el nuevo carácter de la dependencia en América Latina, Esta, al impulsar nuevas y más sutiles y contradicciones, entorpecía contundentemente cualquier posibilidad de un desarrollo capitalista nacional independiente en el continente. Esta nueva versión de la dependencia, que empieza a conformarse a partir de la posguerra, provenía del hecho de que la inyección del capital extranjero ya no sólo se enfocaba al sector primario-exportador, sino que poco a poco entraba hacia el sector manufacturero por medio de inversiones directas de capital-tecnología. Las burguesías industriales latinoamericanas no tienen otra opción para sobrellevar dicho proceso como clase que adherirse, en la condición de socio minoritario, al capital extranjero. En este contexto las burguesías

latinoamericanas no tienen ninguna idea accesible que plantear en interés de los pueblos de la región. Sólo les quedan los regímenes de excepción, única salida para detener el progreso del movimiento público y revolucionario; para facilitar la implementación de una política económica de estabilización financiera -formulada por el Fondo Monetario Internacional (FMI)⁸. De acuerdo con Bambirra (1978), este nuevo *modelo de acumulación*, propuesto por el imperialismo, es incompatible con la democracia y sólo podía ser implementado por regímenes de corte *neofascista* (pp. 18-22).

Relacionado con lo anterior, David Telfer presentó un análisis histórico de las corrientes y paradigmas que predominaron en la segunda mitad del siglo XX y otras nuevas que acompañan los inicios del siglo XXI, como se muestra en la tabla 2.

Tabla 2.

La evolución de las teorías de desarrollo.

Periodo	Corriente de desarrollo	Conceptos y perspectivas
1950-1960	Modernización	Etapas de crecimiento: etapas de desarrollo occidental Difusión: impulsos de crecimiento / efecto de derrame
1950-1960	Dependencia	Neocolonialismo: subdesarrollo causado por la explotación de los países en desarrollo Dualismo: la pobreza funcional al crecimiento económico global Estructuralismo: mercados internos, participación estatal, sustitución de importaciones
Mediados de 1970 - 1980	Neoliberalismo	Libre mercado: mercados libres competitivos / privatizaciones Ajuste estructural: exportaciones competitivas / fuerzas del mercado Un mundo: nuevos sistemas financieros, desregulación
1970 – principios de 1980	Desarrollo Alternativo	Necesidades básicas: atención a la alimentación, vivienda, educación, salud Movimientos de base: desarrollo centrado en las personas

⁸ El objetivo del Fondo Monetario Internacional (FMI) es lograr un crecimiento y una prosperidad sostenibles para cada uno de sus 190 países miembros. Con esa finalidad, respalda políticas económicas que promueven la estabilidad financiera y la cooperación monetaria, que son esenciales para la productividad, la creación de puestos de trabajo y el bienestar económico. El FMI es administrado por los países miembros, a los cuales les rinde cuentas. Tiene tres misiones críticas: promover la cooperación monetaria internacional, alentar la expansión del comercio internacional y del crecimiento económico, y desalentar políticas que vayan en perjuicio de la prosperidad. (FMI, s.f.).

		Perspectiva de Género: mujeres en desarrollo, relaciones de género/empoderamiento Desarrollo sostenible: gestión ambiental
1990 – 2000 (actualidad)	Búsqueda de un nuevo paradigma	Postdesarrollo: rechazo del concepto de 'desarrollo' Desarrollo liderado por el estado: papel activo del estado Sociedad civil y capital social: el trabajo de las organizaciones voluntarias, incluidas las ONG, conecta a los ciudadanos y el estado Estudios culturales: se acomodan diferentes cosmovisiones Desarrollo y seguridad: conflicto y caos con desintegración estatal

Fuente: Tomado de David J. Telfer y Richard Sharpley, (2008), p.12.

Con base en los planteamientos arriba mencionados y, una vez esclarecido el concepto de dependencia, resulta de trascendente utilidad resaltar, que para analizar la relación entre los países subdesarrollados y los desarrollados, así como la relación de subordinación de los primeros ante los segundos, es importante aclarar esta relación ilustrada por la visión centro-periférica en sus múltiples facetas metodológicas mencionadas al principio de este trabajo: la dominación de las naciones centrales o desarrolladas hacia los países periféricos o subdesarrollados, desde el ámbito económico para influenciar en temas políticas y hasta sociales y culturales.

Partiendo desde la perspectiva de la teoría de la dependencia, se introduce el concepto *enclave* como parte de las estrategias económicas instrumentadas desde los polos del poder económico, plenamente relacionada con la producción y explotación de materias primas, apoyada por la fuerza de trabajo local. Dos Santos (2011) propone ciertas características que una economía de enclave debe poseer es que se trata de una empresa o corporación que,

[...] tiene como matriz su ubicación en una nación de precapitalista, donde primordialmente se dedican a la producción para el comercio exterior, impulsando en su labor intrínseca una dinámica propia con atributos capitalistas demasiado marcados, pero manejando colaboraciones de producción en general más viejas que aquellas del sistema desarrollado” (p. 97).

Cardoso y Falleto (1978) retoman todos los elementos que se desprenden desde la teoría de la dependencia y el dúo centro-periferia, definiendo a la figura del enclave, también como un producto del desarrollo histórico de las naciones subdesarrolladas, en donde las empresas provenientes del exterior se aprovechan de las ventajas ofrecidas por un espacio “geolocalizable de área de una nación, en donde las condiciones de bienestar impulsadas por dicho desarrollo sean claras y contundentes en la calidad de vida de la población local” (p. 82). Indicaron también, que el crecimiento económico diseñado desde estos polos llamados enclaves es parte de la propia dependencia de las naciones receptoras del capital extranjero, a la vez que del poder de influencia que tienen los países centrales y el carácter del modelo económico capitalista, asumido por las poblaciones locales con total ignorancia de sus propios intereses y relaciones desiguales a que son sometidas (p. 48).

Las estrategias económicas instrumentadas en América Latina, -que en gran medida han sido influenciadas por el propio capitalismo estadounidense- constantemente se han sustentado en las figuras de enclave, teniendo como principal objetivo el aumento de ganancias impulsadas por una mayor producción, dejando de lado el desarrollo de las regiones en donde se asientan las poblaciones receptoras, como menciona Albuquerque (1997) respecto a que, las iniciativas innovadoras se basan en redes de pequeñas y medianas empresas que forman verdaderos distritos. Sin embargo, en algunos casos funcionan junto con grandes empresas que subcontratan algunas actividades importantes de la base económica local. No es raro que la lógica funcional y sectorial de una gran empresa tenga el control sobre el total de la economía local, imponiendo su propio ritmo al conjunto de ella o bien, se encuentre en ella como un enclave con pocos o simplemente ningún impacto positivo en el resto de las actividades económicas locales (pp. 699-701).

Dentro de sus análisis sobre la concepción de desarrollo, Sunkel y Paz (1970), incorporan una reformulación de la definición proporcionada por William Demas (1955) sobre la categoría enclave dentro de los elementos que caracterizaban a los países

subdesarrollados, llamándolas “[...] desde el concepto de *economías dependientes*⁹ de exportación de tipo enclave” (Demas,1955, como se citó en Sunkel y Paz, 1970, p. 39).

Es fundamental mencionar, que los postulados más importantes formulados por la teoría de la dependencia fueron retomados por otros científicos neomarxistas, dando paso a nuevos planteamientos teóricos, entre los que sobresale el trabajo de Immanuel Wallerstein (2005), de quien se desprende el enfoque conocido como *análisis de los sistemas mundo*, que trata de explicar la transformación en las relaciones económicas que se fueron transformando a finales del siglo XX, en donde se profundiza y exacerba la desigualdad. Wallerstein retomó las ideas básicas, desprendidas de la CEPAL específicamente de Raúl Prebisch, -sobre la teoría de la dependencia y su enfoque centro-periferia- para extenderse en su propuesta sobre la división internacional del trabajo desde una perspectiva geográfica. Concluye que, el sistema capitalista fomenta escenarios de desigualdad de manera global y, con ello la acumulación de situaciones adversas en las periferias más profundas del sistema, siendo rotundo al rechazar la idea de que los países del llamado tercer mundo simplemente estuvieran subdesarrollados, como si se tratase de una condición con la que se nace automáticamente. Tras estudiar las relaciones económicas y el proceso histórico que las conforman, desde su estructuración hasta quienes dictan las reglas de operación, señala que la mundialización logró demostrar que, la desigualdad prevalecía en aquellos países donde inicialmente su rol en el sistema-mundo fuera producto de su historia y su posición geoespacial, al ser influenciados -o prácticamente determinados- por el propio dinamismo de la economía-mundo para que dicha concentración de desigualdad se acentuara aún más.

En este sentido, Wallerstein (2005) señala que, el enfoque del sistema-mundo busca analizar la formación y evolución del modo capitalista de producción como un sistema que aglutina el grueso de las relaciones económico, sociales, políticas y culturales. Añade el concepto *semiperiferia*, como elemento adicional a la explicación de

⁹ El proceso de industrialización no parece haber conseguido la incorporación creciente de las masas rurales desplazadas y de los sectores urbanos de bajos ingresos a la esfera de la actividad económica moderna; se ha generado así una masa popular en proceso de incrementarse, que en algunos casos alcanza dimensiones considerables y no parece tener posibilidades de acceso ni de participación en el proceso político, económico y social. Este elemento constituye un importante elemento de presión política en el sentido de una mayor participación para orientar la política económica y social (Sunkel y Paz, 1970: 76).

La tesis central de Wallerstein sostiene que el ansiado desarrollo de América Latina es prácticamente improbable, ya que no son los países en sí los que experimentan un *proceso de desarrollo*, sino que esto es algo que ocurre exclusivamente en la economía-mundo capitalista (Wallerstein, 1983). Esto plantea serias interrogantes, no sólo sobre la validez de la unidad de análisis en el término *desarrollo* o la capacidad de mejorar la calidad de vida de las comunidades dentro de una economía capitalista, sino también sobre el marco de referencia mismo de la lucha contra el sistema. Desde la perspectiva de la teoría o análisis de los sistemas-mundo, Immanuel Wallerstein critica de manera contundente la noción del desarrollo, argumentando que está intrínsecamente vinculada a la idea del *progreso*, especialmente desde la doctrina de la evolución biológica que surgió en la segunda mitad del siglo XIX a partir de los planteamientos darwinistas. Según Wallerstein, detrás de las llamadas *teorías del desarrollo*, subyace una dificultad estructural para las ciencias sociales que han heredado los paradigmas del siglo XX (Wallerstein, 2003).

Tanto Wallerstein, como el grueso de teóricos de la dependencia no exploraban el entorno manejando variables y actores económicos por separado; en cambio, se enfocaban por analizar su rol dentro de toda la estructura, es decir, por desmenuzar todo ese abanico de opciones sociales que explica o tenían injerencia en esos mismos datos. A pesar de la evolución que significó para el estudio de las ciencias sociales dejar de lado la economía pragmática y usar perspectivas que contenían la economía y la política, los componentes sociales de dicha composición no fueron suficientemente ordenados (Beigel, F. 2006).

Respecto a la industria del turismo, es importante mencionar que se trata de una actividad terciaria ubicada dentro del rubro de servicios que, ha tenido un marcado auge y crecimiento dentro del sistema económico capitalista de las últimas décadas, lo que a su vez ha generado un cúmulo de consecuencias negativas y positivas para las localidades receptoras. No obstante, la concepción positiva se ha impuesto en las naciones más dependientes sobre los aspectos negativos, a partir del discurso desarrollista de los gobiernos y empresarios, que defiende la idea de que el turismo, - particularmente el de masas- mejoraría la calidad de vida de los habitantes, garantizaría

el empleo y contribuiría al desarrollo en estos espacios. La realidad muestra que, la instrumentación de la actividad turística en espacios carentes de desarrollo previo, usualmente profundiza la dependencia frente al exterior, lo que es una característica propia del esquema de enclave. En este sentido, resulta imprescindible que los gobiernos de los Estados receptores del capital transnacional orientado al turismo realicen una planeación cuidadosa que permita el ingreso de la inversión sin detrimento de la soberanía nacional, al tiempo en que asegure el equilibrio social, económico, cultural y ambiental en los espacios físicos destinatarios, generalmente constituidos bajo la figura de enclave en las regiones subdesarrolladas.

Sobre lo anterior, Allen Cordero (2003) sostiene que el enclave turístico es aquel que se asienta en naciones con relaciones asimétricas respecto al exterior, en el que se aprovechan las bellezas y recursos naturales de un país, llegando inclusive a modificar la vista y panorama original, pero en donde la composición, organización y distribución económica se mantiene prácticamente igual, ya que se refiere al ingreso del capital extranjero que accede a los espacios receptores, valiéndose y empleando los recursos locales, sus paisajes y mano de obra, mientras que los anhelados “beneficios de los que se apropian las desdibujadas fuerzas productivas nacionales, así como las comunidades locales, son más que discutibles” (p.105).

En el caso de México, desde la década de 1970, la industria turística comenzó a posicionarse como uno de los temas de mayor interés dentro de la agenda de los gobiernos federal y estatales, debido al escenario de crisis que comenzó a enfrentar el capital estadounidense, conformado como el centro de la economía mundo capitalista en el contexto de la llamada Guerra Fría. Las repercusiones negativas en la economía mexicana no se no se hicieron esperar, lo que obligó a la administración federal y gobiernos locales a instrumentar diversas estrategias para captar ingresos por diferentes frentes, entre ellos, el turismo a gran escala. Todo ello demandaba una organización precisa, especialmente al elegir los espacios en donde se intentaría fomentar la actividad turística; para esto, se optó por el establecimiento de *enclaves turísticos*, que al igual que la figura de *enclave tradicional*, buscaban llevar el desarrollo en regiones específicas y delimitadas mediante la especialización de productos, sólo que este caso estaba enfocado a una actividad.

Una vez abordado el comportamiento de las relaciones económicas entre países del centro y la periferia, así como la forma en que se conforman y constituyen los enclaves, conviene revisar uno de los principales ejemplos de la materialización de este enfoque desarrollista, bajo la creación de los Centros Integralmente Planeados (CIP) en México. Estos representan de forma fiel la formación de enclaves que buscan satisfacer la demanda de bienes y servicios de los países centrales, con la justificación de que a la vez promueven el desarrollo local. Como caso empírico, se eligió el CIP de Cancún, al conocerse como el primer proyecto presentado ante la administración federal, además que en la actualidad se le ubica como el más exitoso de todos los que instrumentó el gobierno mexicano desde un inicio.

1.3 México en la búsqueda del desarrollo: Los Centros Integralmente Planeados como enclaves turísticos diseñados en la década de 1970.

En el contexto del desarrollo concebido como consecuencia de una relación más estrecha con las naciones centrales, el turismo empezó a erigirse como una actividad de particular interés dentro de los grandes objetivos nacionales, esto por la belleza natural de algunas regiones, con un nivel de desarrollo inferior a la media nacional y también porque se empezó a considerar como una posible e importante fuente de captación de divisas en tiempos de crisis. Se optó por los *enclaves turísticos* que, como los enclaves económicos mencionados en este trabajo, buscaban llevar el desarrollo a regiones específicas y delimitadas mediante la especialización de productos, sólo que este caso estaba enfocado a un servicio.

Los CIP creados en México se ajustan cabalmente a la definición de Cordero (2003), quien establece que se trata del capital trasnacional explotando las bellezas naturales de otros países, estableciendo un vínculo desigual y una relación de subordinación, como la señalada por la teoría de la dependencia, entre el capital extranjero y la región receptora, poseedora de las bellezas naturales, pero sin el capital para desarrollar una industria turística de talla mundial (p.105).

Para una mayor claridad sobre la formación de estos enclaves turísticos, es conveniente revisar los antecedentes y el contexto internacional operante durante el tiempo en que fueron diseñados estos importantes proyectos a nivel nacional. Poco después de la Segunda Guerra Mundial sobrevino el reordenamiento de los países considerados potencias, iniciando periodo conocido como Guerra Fría, liderado por Estados Unidos y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), en el que además de la carrera armamentista liderada por ambos Estados, se dio una confrontación entre los modos de producción capitalista y el llamado *socialismo real*, ambos centros del poder económico y político instrumentaron diversas estrategias para consolidar su influencia en los llamados *Bloques de Occidente* y *el Bloque del Este*, compuestos por naciones periféricas y semiperiféricas alineadas, ya fuera al capitalismo o a lo que, en ese entonces se concibió como *comunismo*.

En la década de 1960, el gobierno estadounidense encabezado por John F. Kennedy instrumentó la llamada *Alianza para el Progreso* (ALPRO), que consistía en dotar de una serie de ayudas financieras a los países de América Latina que se comprometieran a combatir el comunismo en la región y, por ende, dentro de sus propios países. En el caso mexicano, se conoció a este periodo como el de la *buena vecindad* con Estados Unidos, debido a una serie de prerrogativas y tratos preferenciales que recibían los artículos mexicanos importados por el vecino del norte. Esto cambió a partir de 1971, cuando la economía estadounidense comenzó a enfrentar la crisis económica *del dólar*, que obligó al presidente Richard Nixon a retirar el apoyo económico y comercial brindado a México, país al que también se aplicó una tasa de aranceles del 10% *ad valorem* en todas sus importaciones, como se estaba aplicando al resto de países con los que comerciaba Estados Unidos, del retiro de los apoyos financieros otorgados anteriormente por el ALPRO. Ante ello, el gobierno mexicano tuvo que redefinir la política económica, mediante el aumento de las exportaciones, la atracción de inversión extranjera directa, proyectos turísticos que captaran divisas, desarrollo de la industria y apuntalamiento de la tecnología. Lo anterior daba inicio al nuevo modelo de desarrollo compartido en México (Rioja, Benítez y Romero, 2009, p. 43).

Por lo anterior, el gobierno de México reforzó el aparato burocrático, creando organismos para impulsar áreas específicas con amplio margen de crecimiento. Aunado a esto, se definían políticas para incentivar la inversión extranjera, generando un entorno de seguridad y certidumbre para los inversionistas. Ante el rediseño de la política económica, se incluía la política turística como elemento protagónico para equilibrar la balanza de pagos mediante la captación de divisas, por lo cual el presidente Luis Echeverría dio seguimiento al Plan Integral de Desarrollo Turístico que había sido diseñado y publicado en 1968, durante el sexenio de Gustavo Díaz Ordaz, a propuesta de algunos banqueros nacionales (Romero, 2014).

En esta línea, se inició la construcción de diversos megaproyectos para la captación del turismo a gran escala, particularmente internacional en distintos puntos del territorio nacional. En el Pacífico Mexicano iniciaron los trabajos para la construcción de los complejos turísticos de Los Cabos, Ixtapa Zihuatanejo y Bahías de Huatulco, bajo el esquema de Centros Turísticos Integralmente Planificados (CTIPs). Al mismo tiempo, el Gobierno Federal consideró al Caribe Mexicano como una zona estratégica para la captación del turismo internacional (Rioja, Benítez y Romero, 2009, p. 43).

Por lo anterior, el Estado mexicano actuó como agente impulsor de las externalidades positivas e incentivó su aprovechamiento, planificando su política de desarrollo económico-turístico bajo el modelo de polos de desarrollo, lo que a su vez ocasionó la gentrificación productiva de zonas a partir de una práctica económica que supuestamente estimularía el desarrollo de actividades productivas paralelas (Dávila, 2015). Por ello, se eligieron diferentes espacios geográficos del territorio mexicano, en la búsqueda de auspiciar el crecimiento económico por medio del turismo, que en ese momento era considerado una actividad con altos beneficios financieros.

Aunado a lo anterior, Tulio y Santamaria (2015) sostienen que, la situación económica de México resultaba muy poco alentadora, al encontrarse frente a un dólar sobrevaluado, las importaciones superaban a las exportaciones y el déficit se cubría con crédito externo. Ante ello, había que buscar una nueva y poderosa fuente de divisas, la

cual, se propuso, sería el turismo. Es así, que a principios de la década de 1970 el gobierno mexicano definió su planificación turística adoptando el modelo de polos de desarrollo. Frente a ello, el Banco de México desempeñó una labor fundamental realizando múltiples investigaciones, buscando encontrar nuevas formas y lugares para la creación de desarrollos turísticos, sin las limitaciones que presentaban los centros tradicionales (Tulio y Santamaria, 2015). Sobre esto, Martí (1985) manifiesta que,

[...] había un detalle que justificaba cualquier clase de escepticismo hacia el proyecto de los Centros Integralmente Planeados: los autores del plan eran banqueros de carrera y ninguno tenía experiencia alguna en la actividad turística. Por si esto fuera poco, la opinión de los organismos oficiales relacionados con el sector turístico –Departamento de Turismo y Consejo Nacional de Turismo–, no solamente no había sido requerida, sino que fue totalmente ignorada (p.8).

En 1974, durante el sexenio del presidente Luis Echeverría Álvarez, se creó el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), basándose en la Ley Federal respectiva, que había sido expedida en ese mismo año, como marco normativo para el organismo gubernamental encargado de construir y diseñar los Centros Integralmente Planeados (CIP). Las principales funciones del mencionado Fondo fueron: apuntalar los centros integralmente planeados en operación, identificar y promover nuevos centros con gran oportunidad de desarrollo, financiar las actividades turísticas prioritarias, invertir en bienes que favorezcan prioritariamente al turismo, atender las solicitudes de inversión y créditos afines a la actividad turística de los estados que promuevan prioritariamente el desarrollo regional equilibrado y ejecutar inversiones financieras en proyectos turísticos de suma importancia y estratégicos, orientados principalmente a la atracción de turismo extranjero que traiga consigo ingresos de divisas que coadyuven a mejorar la balanza de pagos (García, 1992, p. 22).

Como menciona Romero (2014), a partir de ello comenzó la evolución en materia de política pública orientada al turismo, ya que el gobierno mexicano se convirtió en promotor de dicha actividad, sobre todo en zonas costeras. Tulio y Santamaría (2015)

manifiestan que la administración mexicana se centró en dos estrategias que impulsarían el desarrollo del turismo a través de dos frentes, en el siguiente sentido:

- El otorgamiento de créditos para la construcción de infraestructura en los centros de playa ya existentes, bajo el esquema de Centros Turísticos Tradicionales.
- La puesta en marcha de los denominados Centros Turísticos Integralmente Planeados, estrategia de gran magnitud a desarrollarse en destinos de playa desconocidos hasta entonces, en la que contribuyó de manera importante el Banco Interamericano de Desarrollo (p. 27).

El gobierno mexicano tenía plenamente identificadas las zonas donde se desarrollarían los CIPs, pues cada una de estas regiones debía reunir una serie de características, en ese momento indispensables para poder impulsar el desarrollo de los Centros Integralmente Planeados. En primera instancia, el espacio tenía que contar con una belleza paisajística original; contar con bajo desarrollo económico, poca población local y vasto territorio para las edificaciones destinadas a los turistas y zonas contiguas para alojar al personal que arribaría a la zona como prestador de servicios relacionados con la actividad. Asimismo, se requiere apoyo y disposición gubernamental para dotar de regulaciones, infraestructura básica, como electricidad, agua potable, drenaje, entre otros, así como vías de comunicación terrestre, marítima y aérea (Rioja y Vázquez, 2017, p. 70).

A partir de la década de 1970, FONATUR inició el proceso de construcción de los primeros CIPs. Cancún en Quintana Roo e Ixtapa Zihuatanejo en Guerrero iniciaron en 1971; Los Cabos en Baja California Sur en 1976 y, a principios de la década de 1980 se comenzó la edificación de Huatulco en Oaxaca y Loreto en Baja California Sur. El apoyo de Banco de México fue fundamental, principalmente para echar a andar el plan más importante, que es el de Cancún, pionero en este tipo de proyectos y, que como ya se indicó anteriormente, se había ideado desde 1968 durante el mandato de Gustavo Díaz Ordaz, en cuyo sexenio ya se había considerado al turismo como un sector estratégico para obtener el *desarrollo compartido* (Rioja, Benítez y Romero, 2009, p. 43). De esta forma el gobierno mexicano puso en marcha un esquema que ya había sido objeto de

numerosas críticas por parte de la comunidad científica y académica, que de forma reiterada habían señalado las deficiencias y contradicciones implícitas de este tipo de modelos de desarrollo. A continuación, se mencionan algunas de las más destacadas.

En su obra, *Crítica de la teoría de los polos de desarrollo*, Warwick Armstrong estableció la relación de la polarización del desarrollo, desde la teoría marxista, en donde afirmaba que las iniciativas innovadoras se basan en conjuntos de empresas con proporciones productivas pequeñas y medianas que forman recintos para el desarrollo productivo. Sin embargo, en algunos casos funcionan junto con grandes empresas que subcontratan algunas actividades importantes de la base económica local. No es raro que la lógica funcional y sectorial de una gran empresa tenga el control total sobre la economía local, imponiendo su propio ritmo al conjunto de ella, o se encuentre en ella como un enclave con pocos o ningún impacto en el resto de las actividades económicas locales (Armstrong, 1973). En el mismo sentido, Perroux (1969) indicó que, el *desarrollo del hombre* debe ser entendido como la composición de una serie de elementos sociales que van transformándose con el devenir del tiempo, por lo que resulta imprescindible diferenciarse de otros términos con los que se le confunde usualmente al concepto desarrollo, como los son el crecimiento, el progreso y la expansión. (p.43)

En su obra *Desarrollo Local Complementario*, Blacutt (2013) analizó diferentes perspectivas relacionadas con el desarrollo regional, resaltando que la concepción defendida por Perroux contribuye de forma significativa a la crítica sobre la percepción generalizada del desarrollo como un efecto unicausal a partir del establecimiento de una sola actividad o producto en una zona específica, pues usualmente esto tiene efectos perjudiciales, tanto en la región en sí como en las zonas cercanas, aunque el resultado neto sea positivo. Por lo anterior, es más deseable la creación de un *polo de desarrollo* antes que un enclave, aunque la creación del polo de desarrollo requiere que la zona tenga capitales y estimuladores homogéneos.

Con todo, el proyecto de desarrollo turístico mediante los CIP avanzó, de forma tal que, en octubre de 1974 se decretó, tanto la creación del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo, como la de Baja California Sur (Diario Oficial de la Federación, 1974),

espacios en donde se tenía proyectados los dos primeros Centros Integralmente Planeados que habría de poner en operaciones el Estado mexicano. Así, el nacimiento de Quintana Roo como estado soberano coincide con las operaciones del CIP más importante, que corresponde al de Cancún, lo que no es ninguna casualidad, sino que demuestra la visión del gobierno sobre el esquema del ansiado desarrollo a través de Cancún, espacio sobre el que a su vez se pretendió afianzar la soberanía del nuevo estado.

Como se ha podido observar a lo largo del presente capítulo, la teoría de la dependencia y el análisis del sistema mundo son instrumentos teórico-conceptuales útiles para comprender los patrones de desarrollistas observados históricamente en América Latina, que se profundizaron al término de la Segunda Guerra Mundial, a partir de la identificación de las relaciones económicas que se establece, entre las naciones con diferentes grados de desarrollo. La perspectiva crítica que sustenta al enfoque de la dependencia y los sistemas mundo señala que, aquellos países que inician con una desventaja inicial, -particularmente la periferia, pero también la semiperiferia- tienden a acrecentarla con el tiempo, respecto del desarrollo en los países centrales más aventajados. Esto es algo opuesto a los principales postulados económicos neoliberales que aseguran la posibilidad de alcanzar el desarrollo de forma indistinta, predicciones que se desprenden del modelo de Solow (1956) -en lo que se conoce como *convergencia económica*- sin importar las diferencias entre los niveles de desarrollo de las distintas partes.

Desde el enfoque crítico que da sustento a la Teoría de la Dependencia y el análisis de los sistemas mundo, no solamente se niega la concordancia entre actores tan asimétricos, sino que se afirma que el desarrollo sustentado en postulados neoliberales de apertura y fomento de la inversión extranjera indiscriminada, conducen a incrementar la brecha que separa a los países desarrollados de los subdesarrollados. Con esta base teórica se realiza una crítica al modelo de desarrollo implementado en América Latina, señalando que las relaciones de intercambio desigual han contribuido a la perpetuidad del subdesarrollo de los países periféricos y al crecimiento de los países del centro.

Un concepto estrechamente relacionado con la Teoría de la Dependencia, incluso emanado de ésta, es el de los *enclaves productivos*, como estrategias de desarrollo que utilizan los países aventajados en términos industriales, para la extracción de materias primas de las naciones subdesarrolladas, pero que no se limita a la extracción de sus recursos, sino también aplica para los servicios. Es decir, los países centrales también establecen enclaves en la periferia y semiperiferia para solventar su demanda de esparcimiento; el ejemplo más claro de esto son los enclaves turísticos. Como cualquier enclave, el beneficio entre las partes es desigual, pues las bellezas naturales son explotadas para el consumo de ciudadanos extranjeros, que a cambio dejan una cierta derrama económica, que en general acaba beneficiando a otros extranjeros, poseedores de las empresas y el capital para explotar los recursos turísticos de forma masiva.

Este enfoque crítico hace patente que, el fomento al desarrollo sustentado en el establecimiento de enclaves conduciría a objetivos contrarios a los deseados, pues diversos autores mostraron las desventajas de este modelo que, sin embargo, ha sido adoptado e instrumentado por prácticamente todos los países latinoamericanos, entre ellos México, mediante la conformación de los Centros Integralmente Planeados. En este capítulo se han revisado, desde el enfoque de crítico, los posibles resultados de la implementación de este modelo. En el siguiente capítulo se revisa específicamente el caso del Centro Integralmente Planeado de Cancún, desde su creación, evolución y las consecuencias de la política desarrollista en el mencionado CIP.

CAPÍTULO II. EL CENTRO INTEGRALMENTE PLANEADO DE CANCÚN, MÉXICO: CREACIÓN, EVOLUCIÓN Y PROBLEMÁTICAS, 1970-2020.

Desde su planificación, Cancún fue concebido como un destino turístico creado para la captación de divisas con el fin de equilibrar la balanza de pagos del país, al mismo tiempo que serviría para la atracción de inversión extranjera directa y la generación de empleos. En este capítulo, se estudia al CIP Cancún desde su línea histórica, es decir, desde el nacimiento de la idea de banqueros para diversificar la oferta turística del país, pasando por su evolución a través de la instauración del modelo neoliberal hasta los resultados en términos turísticos y económicos hasta el año 2020, lo que nos permite comprender las relaciones explicadas por medio del esquema de la dependencia y sus efectos en este enclave turístico. Por lo anterior, se subdivide en apartados, que analizan: 1) La concepción del CIP Cancún, diseñado desde la dependencia hacia el exterior, en donde sus principales atributos paradisiacos eran ofrecidos a empresarios extranjeros; 2) La consolidación de Cancún como destino turístico a nivel mundial, impulsado por el modelo neoliberal con resultados económicos que incluso superaron las expectativas a nivel general y, 3) Los efectos sociales derivados del éxito económico, que han acelerado el crecimiento poblacional de Cancún, aumentando la demanda de servicios públicos y acrecentando otros problemas sociales.

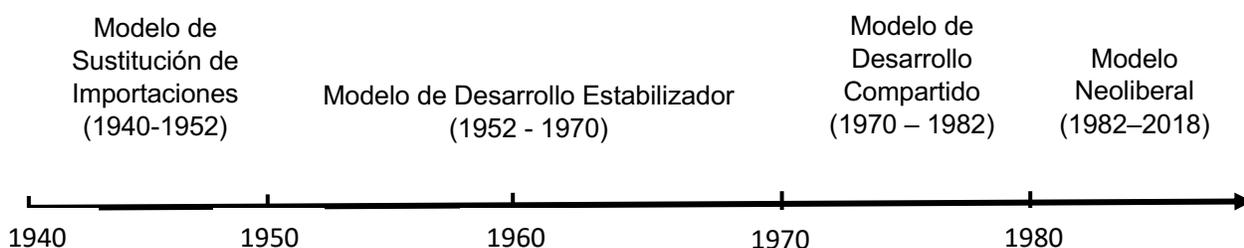
2.1 La planificación y creación del Centro Integralmente Planeado de Cancún. Análisis bajo el esquema de la dependencia, 1970-1988.

Es importante describir de manera breve, el contexto internacional y nacional durante el que inició la planificación del turismo de masas en México con la creación de los Centro Integralmente Planeados, sobre todo apuntando hacia la política que regía en este entonces bajo los supuestos de impulsar la economía del país. Es así como, a mediados

del siglo XX se adoptaron diversas estrategias emanadas de enfoques políticos y económicos específicos, como lo fue el *Modelo del Desarrollo Estabilizador* en México, que se destacó por presentar un crecimiento sostenido con tasas sobresalientes en la variación positiva del Producto Interno Bruto del país entre finales de la década de 1950 y finales de la década de 1960¹⁰, cuya etapa se le denominó *El Milagro Mexicano* (Silva, 2018).

Figura 2.

Línea de tiempo sobre los modelos de política económica implantados en México.



Fuente: Tomado de Irving González, (s.f.). Surgimiento del Centro Integralmente Planeado de Cancún (1975) desde un enfoque de políticas públicas.

El desequilibrio en las cuentas nacionales empezó a ser una gran dificultad desde finales de la década de 1960, en el sexenio de Gustavo Díaz Ordaz. Como menciona Horacio Espinosa-Coria (2013), “este desequilibrio fue resultado de la incapacidad de la planta industrial para sustituir la producción de otro tipo de bienes que no fueran los de consumo final” (p. 156).

Era evidente el agotamiento de las estrategias del modelo de desarrollo instrumentado hasta ese momento, ya que no sólo había decaído la balanza de pagos, sino que además el proceso de industrialización se estancó, ocasionando una baja ocupación de la mano de obra que profundizó el desempleo y la emigración indocumentada. La dependencia respecto a Estados Unidos se hizo patente en esta coyuntura, en la que Díaz Ordaz enfatizó en los asuntos económicos frente a su similar estadounidense, Lyndon Johnson y ante el Congreso de aquel país, indicando su

¹⁰ “Ha quedado como un periodo de crecimiento, estabilidad económica y política, en general, un buen periodo en la historia nacional, a partir de la mitad del siglo XX” (Silva, 2018).

preocupación por los términos desiguales del intercambio comercial bilateral; las limitantes que en aquel tiempo se habían establecido para que turistas estadounidenses realizarán compras en México, así como las discusiones que se daban en aquel país sobre potenciales restricciones a las importaciones mexicanas de algunos productos, cuestiones que laceraban el espíritu de la Alianza para el Progreso. Asimismo, se pretendió reactivar el Programa Bracero¹¹ que ya no se había renovado desde 1964, lo acrecentó el éxodo migratorio de tipo irregular, dada la crisis económica de México. Ante la negativa estadounidense, en 1965 el gobierno mexicano inició el programa de industrialización maquilera en la frontera norte, intentando detener la migración y atraer inversión extranjera a ese punto del territorio nacional, ofreciendo exención de impuestos y un régimen laboral ad hoc. Sin embargo, desde mayo de 1969, con el ascenso de Richard Nixon al poder en Estados Unidos, las exportaciones mexicanas fueron objeto de una política aún más proteccionista, con nuevos impuestos compensatorios y aranceles (Torres, 2020, pp. 176-197).

A lo anterior se había sumado un detrimento del ambiente social en el país que no podía pasar desapercibido, dado que la sociedad en su conjunto mostraba descontento frente a crisis y las acciones del gobierno en general, que derivó en diversos emplazamientos a huelga y movilización popular que procedió en la represión estatal que se magnificó en la Matanza Estudiantil del 2 de octubre de 1968.

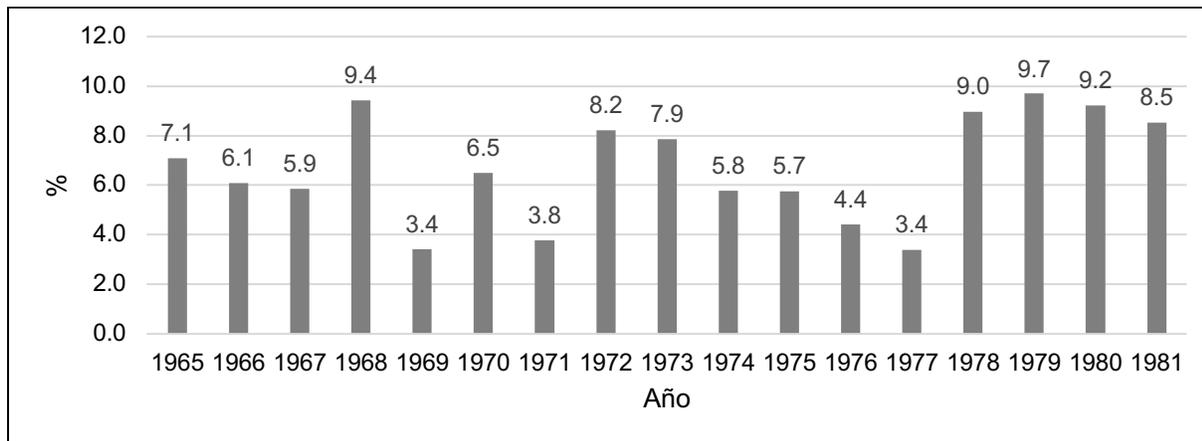
Aunque a fines del sexenio de Díaz Ordaz hubo cierto repunte económico, como se muestra en la figura 3, donde se observan dos picos significativos de incremento en la tasa del PIB, ello se debió en gran medida a la realización de dos eventos de gran magnitud a escala internacional: 1) Los Juegos Olímpicos de *México 1968* y, 2) la Copa Mundial de Fútbol *México 1970*. Estos acontecimientos garantizaron la entrada de divisas al país, pero sobre todo fueron la gran pauta para que las autoridades mexicanas notaran los grandes beneficios que el turismo traía consigo, en una especie de *círculo virtuoso*

¹¹ se conoce como Programa Bracero a los diferentes acuerdos diplomáticos celebrados y regulados por autoridades de México y Estados Unidos entre 1942 y 1964 para regular el ingreso temporal de mano de obra mexicana a territorio estadounidense en la coyuntura de la Segunda Guerra Mundial, periodo en que se requirieron *brazos trabajadores* en el campo, maquila e industria ferroviaria de aquel país. No obstante, a la par en que ingresaron de forma regular numerosos mexicanos a Estados Unidos, también lo hicieron de forma indocumentada nada muchos otros más, a los que se dio el nombre de espaldas mojadas o *wetbacks* (Córdoba, 2023, párr. 1).

donde se encontraba el empleo, la producción, el equilibrio de las cuentas nacionales y la inversión extranjera.

Figura 3.

Variación porcentual del PIB en México, 1965-1981.



Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial.

De acuerdo con la descripción histórica de Romero (2014), respecto a la organización y planificación del turismo en México desde la administración pública, los principales logros alcanzados durante el periodo de 1960 y 1970 fueron los siguientes:

1. Iniciativa de Ley Federal de Turismo (publicada en marzo de 1961). Se buscaba dar un marco reglamentario en materia turística, que pretendía no solo la atracción de visitantes, sino fomentar la inversión, proyección de infraestructura y la programación de proyectos afines.
2. Consejo Nacional de Turismo (creado en diciembre de 1961). Derivado de la Ley Federal de Turismo, se necesitaba un órgano rector que coadyuvará a la coordinación, planificación, organización y control de la política turística.
3. Primer Plan Nacional de Desarrollo Turístico (publicado en septiembre de 1962). Este plan tenía por objetivo definir objetivos generales y metas particulares con fechas establecidas para la consecución y conclusión de planes en materia turísticas, este instrumento serviría como guía para el diseño de proyectos turísticos.
4. Paraestatal Aeropuertos y Servicios Auxiliares (creado en 1965). Responsable de la operación de las terminales aéreas del país.

5. Corporación Ángeles Verdes (creado en 1960). Ente encargado de brindar auxilio vial en toda la red de carreteras del territorio mexicano.
6. Reglamento de Agencia de Viajes (creado en agosto de 1967).
7. Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (creado en mayo de 1969). Promover la creación de infraestructura para los destinos turísticos, así como buscar el financiamiento para estos.
8. Puesta en marcha, por lo menos en papel, de los Centros Integralmente Planeados en 1969 (pp. 24-27).

De acuerdo con Monserrat y Chávez (2003), para inicios de 1970, se implantó *el Modelo del Desarrollo Compartido*, enfoque donde la política comercial, salarial, agropecuaria y de fomento a la inversión extranjera permaneció sin cambios, mientras que se modificó significativamente la política fiscal y monetaria para que el sector público fuera el principal actor en la inversión nacional.

Los inicios del sexenio de Luis Echeverría se vieron impactados por una contracción de la economía mexicana, sobre todo en el balance de sus cuentas, donde los recursos no alcanzaban y el dinamismo interno respecto a la mano de obra se estancaba, por lo que fue necesario buscar estrategias que permitiesen un efecto *contracíclico* ante el escenario adverso. En este tenor, funcionarios del Banco de México, buscaron medidas que dieran solución al déficit en las cuentas nacionales, principal problema del país en ese momento, a la vez que permitieran desarrollar otros puntos del territorio nacional; una de las estrategias era la captación de divisas para fortalecer la moneda, pero sobre todo lograr el equilibrio en las cuentas nacionales (Ortiz, 2009). El propio Banco de México proyectó los potenciales resultados positivos que podrían obtenerse mediante el turismo ante la crisis financiera.

Sobre esto, a partir de las ideas de Brohman (1996), Clancy 1999 y Vorlauffer (1996), Ludger Brenner (2005) sostiene que,

[...] las expectativas, enfocadas tanto en el crecimiento económico como en el alivio de las disparidades regionales, asumieron que: (a) la inversión extranjera directa resolvería el problema del cuello de botella de la escasez de capital interno;

(b) los ingresos cambiarios ayudarían a reducir los notorios déficits de la balanza de pagos; (c) la generación de empleo mitigaría las desigualdades sociales; y (d) los efectos multiplicadores en áreas periféricas disminuiría las disparidades regionales (p. 139).

Como establece la teoría crítica empleada en el capítulo anterior, desde principios de la década de 1970, fue el propio Estado mexicano el encargado de proporcionar, tanto la infraestructura física, -como carreteras, servicios hidráulicos, aeropuertos, alumbrado público, entre otros- como la promoción y facilidades legales y hacendarias para facilitar y alentar la entrada del capital transnacional que ingresaría a la actividad turística a través de empresas hoteleras a los Centros Integralmente Planeados, pues de no haber sido así, los empresarios extranjeros no hubieran optado por participar en tan arriesgados y costosos proyectos, desconocidos como destino turístico, carentes de servicios básicos y específicos para la actividad, así como escasez de mano de obra (Brenner, 2005, p. 140).

Resultaba indispensable, -por la situación que imperaba en el país- encontrar soluciones que conllevaran a soluciones en el mediano plazo, en donde los beneficios que se generarían a partir del turismo estaban prácticamente garantizados al tomar en cuenta los resultados obtenidos por otros países al ser una época de auge para la actividad turística en todas partes del mundo. Por lo anterior, se visualizó a la actividad como la *gran aliada* para salir del bache económico, como un escalón de apoyo que significase un respiro para la finanzas y empleo en el país. Estos fueron los criterios mediante los cuales se eligieron los espacios en que serían establecidos los *enclaves turísticos*: 1) Cancún en el estado de Quintana Roo, cuya construcción empezó en 1970; 2) Ixtapa-Zihuatanejo en Guerrero en 1971; 3) Los Cabos en Baja California Sur en 1974; 4) Loreto, de igual forma en Baja California Sur en 1975 y; 5) Huatulco en Oaxaca en 1985 (FONATUR, 1999).

De acuerdo con Arias y Lina (2018), los enclaves turísticos hacen referencia a las urbanizaciones turísticas que van privatizando el territorio localizado en la línea costera, y que, por su exclusividad, tamaño y renombre, van configurando zonas altamente

especializadas, segregadas (Olivares y De Paolini, 2012) y cuya espacialidad ha sido proyectada para uso de los turistas como actores que se apropian de manera efímera del espacio (Olivares, 2014; Covarrubias, 2015). Estos enclaves son manejados por las grandes empresas transnacionales (Thiel y Romero, 2012, p. 271).

Ante este escenario, de acuerdo con Brenner (2005) se tenían en cuenta los siguientes escenarios políticos y económicos:

[...] (a) las tarifas aéreas reducidas hicieron de México un destino relativamente barato para turistas norteamericanos; (b) el enorme potencial turístico del país había sido aprovechado solo en menor medida; (c) la difusión del turismo se consideró como una herramienta para reducir el notorio déficit de la balanza de pagos; (d) los bancos comerciales y de desarrollo internacional comenzaron a otorgar préstamos para proyectos turísticos a gran escala que prometían altos ingresos; (e) el descubrimiento de yacimientos petrolíferos a fines de la década de 1970 permitió la inversión pública a gran escala; y, finalmente, (f) no había razón para esperar una gran resistencia política contra intervención gubernamental ya que el sector del turismo interno aún carecía de organización (p.142).

Para todas estas tareas, se creó el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, mediante la conformación de un fideicomiso de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en 1974. Es así, como FONATUR adquirió la tarea de apuntalar los proyectos que ya se tenían trazados y trabajados en las instituciones que se fusionaron, de tener el manejo total de estas zonas, así como delimitar las áreas en donde se desarrollarían los Centros Integralmente Planeados. De esta forma, el Gobierno Federal asumió la batuta de los proyectos ya, con Cancún como proyecto insignia del programa de los CIP, con el cual se tenían delimitados tres grandes objetivos (Arnaiz, 1992):

- Fomento de nuevas fuentes de trabajo aprovechando que la zona poseía una contundente fortaleza turística y que la Península de Yucatán contaba con una importante población desempleada a causa de la crisis henequenera.
- Impulso a la economía regional a través de la diversificación de las actividades.

- Captación de una mayor corriente de turistas provenientes del extranjero e incrementar, a corto y mediano plazo, los ingresos de la balanza de pagos, (p. 81).

Es así como en México, la planificación del turismo se proyectó desde el Estado, en una dinámica centralizada orientada a objetivos de progreso regional, mediante el fomento de crecimiento en territorios con baja densidad poblacional en este entonces, pero que tenían gran potencial de surgir como grandes espacios de desarrollo, tanto económico como poblacional, en el afán de diversificar varios aspectos, como la movilidad de población hacia estas zonas casi desiertas, la oferta turística para mostrar otros atractivos del país y no sólo los destinos tradicionales de aquella época, -como Acapulco, Mérida, Puebla, Veracruz, entre otros- y, de esta forma aprovechar el *boom* mundial de la actividad turística. Lo anterior se dio claramente con la principal finalidad de encontrar nuevas fuentes de ingresos para el país.

Por lo anterior, Brohman (1996) enfatiza que, las grandes tendencias

[...] hacia la polarización socioeconómica en muchos países en desarrollo subrayan la necesidad de un papel estatal más protagonista para que el proceso de planificación del turismo sea más participativo. El mercado tiene fuerzas por sí mismas, especialmente dentro de comunidades altamente polarizadas, que son incapaces de resolver problemas relacionados con la sostenibilidad a largo plazo o la distribución de costos y beneficios generados por la actividad turística. Sin dicha intervención por parte del estado, el desarrollo turístico probablemente carecerá de la cohesión y dirección necesarias para sostenerse a largo plazo (p.62).

Ante estas acciones, los pensadores de la dependencia advirtieron sobre los riesgos que estaban tomando las naciones latinoamericanas frente a las medidas *aperturistas* de procurar el desarrollo a través de la penetración del gran capital en actividades económicas nacionales de forma indiscriminada y con el apoyo estatal. Sobre ello, Mandiluz y Jiménez (2018) hacen referencia sobre si la dependencia está determinada por el cambio tecnológico acelerado, que tiene su epicentro en los países

desarrollados. El deterioro de los términos de intercambio ha sido la regla más que la excepción en el comercio internacional, donde su expresión histórica en las condiciones del capitalismo periférico se ha reducido a una relación desigual. Mientras tanto, la brecha en términos de ingresos por exportación entre ambas regiones está aumentando y la disparidad tecnológica es significativa. Las diferencias en la zona reflejan una diversidad estructural que divide los beneficios del progreso tecnológico y los dirige hacia el capitalismo avanzado.

Es claro cuál fue el enfoque adoptado por el Estado en la construcción del proyecto turístico de México. La influencia de los paradigmas dominantes de mediados del siglo XX, orientados a la supuesta modernización se hicieron patentes en la instrumentación del turismo como actividad predominante en las zonas menos pobladas del país que podían ofrecer atractivos para la inversión extranjera directa orientada a la captación de divisas a gran escala, en una clara priorización del crecimiento económico que dejaba de lado los impactos sociales, ecológicos y las profundas disparidades entre las poblaciones locales y el capital transnacional. Si bien, el gobierno mexicano se comprometió a otorgar la inversión inicial y facilidades diversas para comenzar la operación de los CIP, desde el plan inicial se contemplaba la atracción de la inversión extranjera hacia estos destinos para impulsar su desarrollo, con la generación de empleo y captación de divisas. La confianza del sector empresarial ocasionaría un fortalecimiento del proyecto a corto plazo, dejando en empresas transnacionales la edificación de infraestructura de hoteles y complejos de entretenimiento y descanso. Para el caso concreto de Cancún, desde su planeación, se proyectó como industria de captación del turismo masivo para aprovechar el sol, la arena y el mar del Caribe mexicano, como menciona Romero (2014):

En esta etapa de turismo “planificado” destaca la construcción y ampliación de establecimientos de hospedaje en áreas prioritarias como destino turístico; especialmente las de alojamiento de altas categorías. Asimismo, se fomentó la construcción de hoteles destinados al llamado Turismo Social. Se comenzó a hablar de una actividad turística cuya característica principal, en cuanto al imán de atracción, giraría en torno a las denominadas tres “s” sol, arena y mar (*sun*,

sand and sea), dejando el elemento cultural en un segundo plano. Este fue y ha sido el enfoque principal de los destinos diseñados y fomentados por FONATUR ya que al analizar las acciones que dicho organismo ha realizado saltan de manera inmediata la orientación de sus políticas privilegiando y anteponiendo los aspectos urbanísticos y económicos por sobre la esencia misma del turismo. (p.28).

La captación de inversión extranjera directa comenzó de forma pausada a inicios del sexenio de Luis Echeverría; sin embargo, fue adquiriendo relevancia a la mitad de su mandato, donde incluso alcanzó tasas de incremento que tocaron el 156% en 1973, como se observa en la tabla 3. Si bien este dato se refiere al contexto nacional, incluyendo todos los sectores productivos y de servicios, lo que se pretende es mostrar que la apertura comercial empezaba a mostrar las primeras señales positivas.

Tabla 3.

Inversión Extranjera Directa en México, 1970 – 1976.

Año	Inversión Extranjera Directa (dólares americanos)	Variación porcentual
1970	\$312,107,000.00	-
1971	\$307,000,000.00	-2%
1972	\$178,384,999.90	-42%
1973	\$457,000,000.00	156%
1974	\$508,755,999.90	11%
1975	\$458,411,000.00	-10%
1976	\$731,451,000.00	60%

Fuente. Elaboración propia con datos de Banco Mundial.

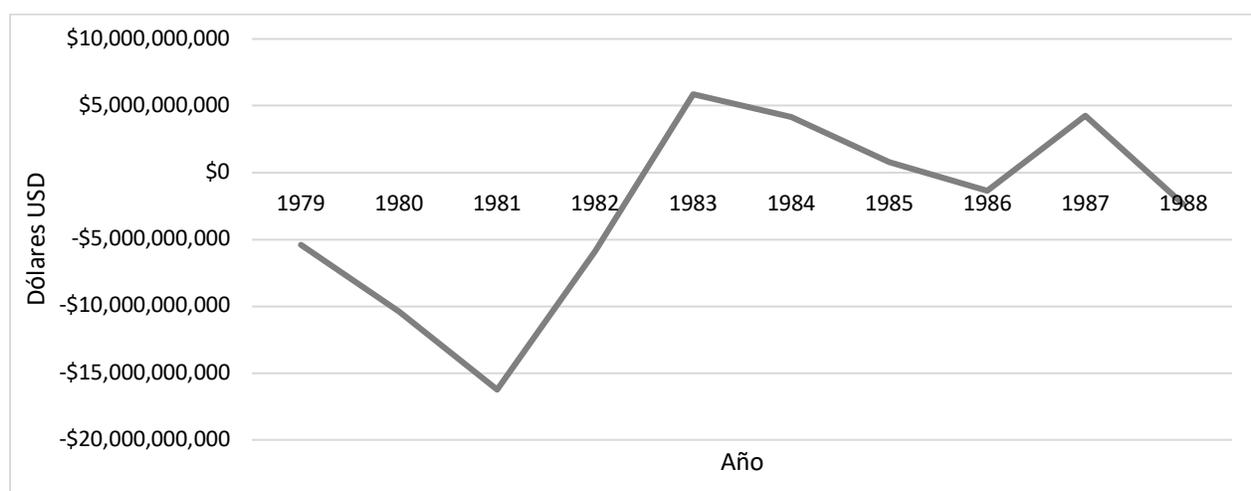
Durante el mandato presidencial de José López Portillo, -entre 1976 y 1982- se continuó con gran parte las estrategias de su antecesor, pero intentando apalancar la economía mexicana con el auge de la industria petrolera, que en poco tiempo se vino abajo con la caída en los precios internacionales del hidrocarburo. Las consecuencias de las malas decisiones económicas y fiscales no se hicieron esperar, como se observa en la figura 4. En esa coyuntura, se cuadruplicó la deuda nacional, comenzó la fuga de

divisas, se devaluó el peso mexicano y la banca extranjera retiró los créditos a México. Ante la crisis, que tocó su punto máximo entre 1981 y 1982, -como se observa en la figura 4- en su último informe de 1982, el mandatario anunció la descentralización de Banco de México y nacionalización de la banca para contener el tipo de cambio (Gobierno de México. Memórica, 2023, párr. 1 y 2).

A su vez, se tomó la medida de instrumentar una serie de programas de ajuste para intentar recuperar la estabilidad financiera y el crecimiento, pero ello implicó la economía nacional a las recomendaciones de los organismos financieros internacionales, como Banco Mundial y Fondo Monetario Internacional (FMI), que finalmente lograron imponer sus reglas, a través de la carta de intención firmada por el gobierno mexicano con el FMI en 1982, que a su vez implicó la adopción de un Convenio de Facilidad Ampliada de 1983 a 1985 (FCE, 1986, p. 926); con ello, el subsecuente gobierno se vería obligado a adoptar lineamientos de organismos externos. A pesar de esta coyuntura, FONATUR continuó trabajando sus proyectos conforme a lo programado; el proyecto de Cancún no sufrió retrasos importantes que conllevaran a alguna cancelación en sus etapas de construcción, ya que el plan inicial se diseñó precisamente para atender ese tipo de situaciones financieras adversas.

Figura 4.

Situación de la balanza de pagos en México, 1979 – 1988.



Fuente: Elaboración propia con datos de Banco Mundial.

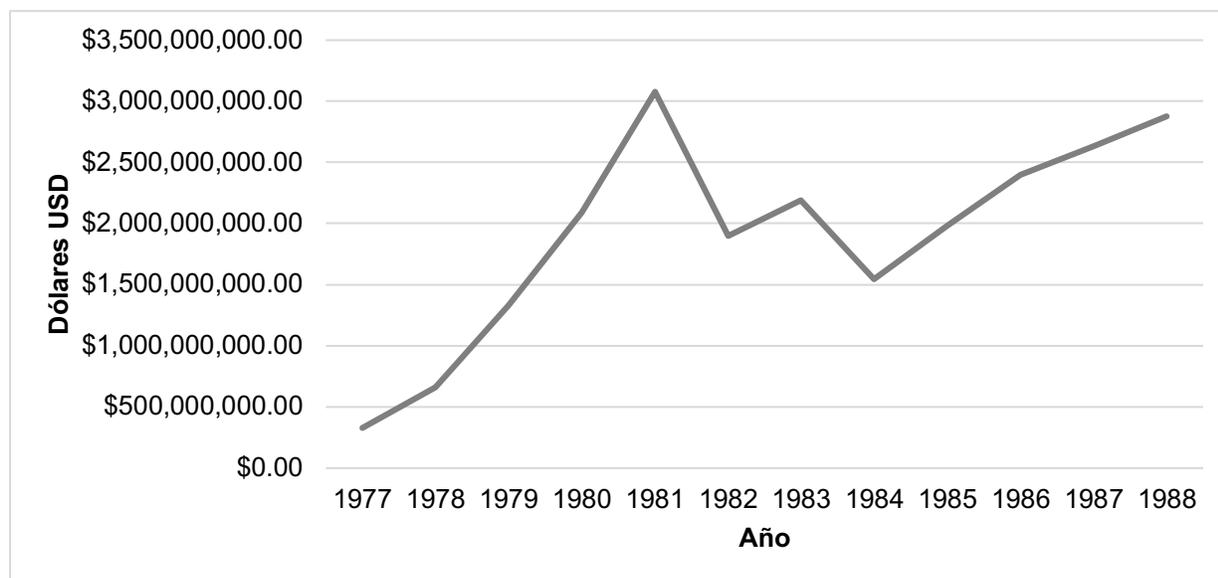
Con el ascenso presidencial de Miguel de la Madrid Hurtado en 1982, tuvo lugar un rediseño del modelo económico en el país, lo que básicamente implicó la introducción del neoliberalismo, que permaneció por más de tres décadas como el eje rector de la economía mexicana. De acuerdo con Salazar (2004), la principal estrategia fue la eliminación del papel del Estado interventor y su responsabilidad social. Además, se sustituyó el modelo de industrialización sustitutivo de importaciones por la liberalización y desregulación en los sectores industrial, comercial y financiero. A diferencia sus antecesores, Miguel de la Madrid realizó estudios en Estados Unidos, con una beca otorgada por Banco de México en 1964, para cursar la maestría en administración pública en la Universidad de Harvard (Memoria Política de México, 2024).

Al tomar la presidencia, otorgó puestos clave a economistas de la escuela neoliberal, quienes, en atención a las recomendaciones del FMI diseñaron el Programa Inmediato de Reordenación Económico (PIRE), cuyos objetivos eran: 1) estimular la producción agrícola; 2) disciplinar la hacienda pública; 3) evitar el endeudamiento desproporcionado; 4) disminuir el gasto público; 5) conseguir más ingreso público por otras fuentes; 6) apalancar programas de desarrollo en los sectores críticos; 7) controlar el tipo de cambio y, 8) apoyar la pequeña y mediana industria para proteger el empleo. Todo ello se acompañó de la caída internacional de los precios del petróleo, la liberalización comercial para la que México no estaba preparado, así como la entrada de más deuda para intentar modernizar la industria, pero especialmente para cumplir con el pago de intereses por el concepto de la propia deuda. Todo ello resultó insuficiente; la economía mexicana pasó por una crisis más severa; se procedió a eliminar subsidios, vender o liquidar 263 empresas públicas, cancelar diversos proyectos estatales *no prioritarios*, la instrumentación de un nuevo plan de ahorro presupuestario, la creación de un plan para fomentar las exportaciones, incluyendo la entrada de México al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT), la firma de otra carta de intención con FMI en julio de 1986, con lo que se profundizaría el neoliberalismo en México. Asimismo, en 1987 se puso en marcha el llamado Pacto de Solidaridad Económica (PSE), orientado a la reducción de salarios, para detener la demanda de bienes y servicios y, con ello intentar contener el alza de los precios (Berumen, 2008, pp. 269-271 y Carmona, 2024).

A pesar de la crisis económica que se vivía, la edificación de Cancún no sufrió retrasos. En la figura 5, se puede observar el impacto de la crisis de fuga de capitales, donde ahuyentó la inversión extranjera directa, el mercado mexicano no presentaba estabilidad por lo que este rubro se vio afectado.

Figura 5.

Comportamiento de la Inversión Extranjera Directa en México, 1976-1988.



Fuente: Elaboración propia con datos de Banco Mundial.

Es así, que el sexenio de Miguel de la Madrid se caracterizó por una serie de medidas anticrisis para mitigar los efectos de la inflación, la poca entrada de capitales, la deuda pública, entre otros temas. En este sentido, la adopción de la política neoliberal representaba en aquel entonces una apuesta franca para intentar hacer frente a los problemas financieros que presentaba el país, a través de la puesta en marcha de diversos proyectos orientados a la recuperación económica. Por lo anterior, la instauración del modelo neoliberal fomentó la inversión extranjera directa, por lo que proyectos como el CIP Cancún empezarían una etapa de despegue en cuanto a la infraestructura de hoteles y complejos turísticos.

2.2 La consolidación del modelo de Cancún durante el modelo neoliberal 1988-2018.

La grave crisis económica heredada del sexenio anterior, aunado a la formación académica, personalidad e idiosincrasia de Carlos Salinas de Gortari¹², reforzó la política neoliberal en México. El nuevo mandatario mexicano, partidario del modelo difundido por los pensadores estadounidenses, buscó conseguir el desarrollo a través de la apertura económica y política hacia el exterior, mientras que a nivel interno diseñó diversas estrategias tendientes a reducir el papel del Estado en la economía. Monserrat y Chávez (2003) sostienen que la administración de Salinas se orientó a la consecución de un crecimiento *autoplanado*, intentando corregir obstáculos que aun prevalecían del sistema anterior sobre la desigualdad, deficiencia en la producción y poco ahorro de los ciudadanos. Después de los altibajos en materia económica con Miguel de la Madrid, en el gobierno Salinas de Gortari la recuperación se orientaría básicamente en tres rubros: el control de la inflación, el incremento de la producción y la reestructuración de la deuda externa.

Desde diciembre de 1988, el gobierno de México se dispuso a recuperar la credibilidad en materia económica, tanto en el ámbito interno como internacional y, especialmente reducir la inflación, que ese año había aumentado 170% respecto a 1987. Para ello, se vigiló de cerca el tipo de cambio, el salario mínimo general y la política de comercio exterior. Los idearios más notables de la nueva estrategia gubernamental fueron los trabajos de Máttar (1999), Ross (1992) y Gurría (1993), quienes contribuyeron a profundizar las medidas neoliberales iniciadas desde el sexenio anterior. La primera estrategia, quizás la más eficiente en términos mediáticos y con fines legitimadores, fue el diseño e instrumentación de un *neoliberalismo ad hoc* de tipo populista, con la creación del Programa Nacional de Solidaridad (PRONASOL), con lo que se dejó claro que, en adelante se atendería a dos sectores económicos opuestos: las altas esferas que

¹² Quien gobernó el país de diciembre de 1988 a 1994. Nació y creció dentro de la élite política del país; se formó académicamente tradición economicista neoliberal, con estudios en la UNAM, así como dos maestrías y un doctorado en administración pública, economía política y, economía política y gobierno, por la Universidad de Harvard, respectivamente (Piña, 2023)

asimilarían los parámetros de la competitividad y, las clases populares, quienes serían objeto de diversos subsidios para proyectos básicos, como economía de traspatio, dotación de materiales para vivienda, entre otros. En enero de 1989, se realizó otra acción insignia de la nueva administración, al ahondar el contenido del Pacto de Solidaridad Económica (PSE), a través del Pacto para la Estabilidad y el Crecimiento Económico, conocido como PECE (Guillén, 1997, 136–140 y, Berumen, 2008, p. 272).

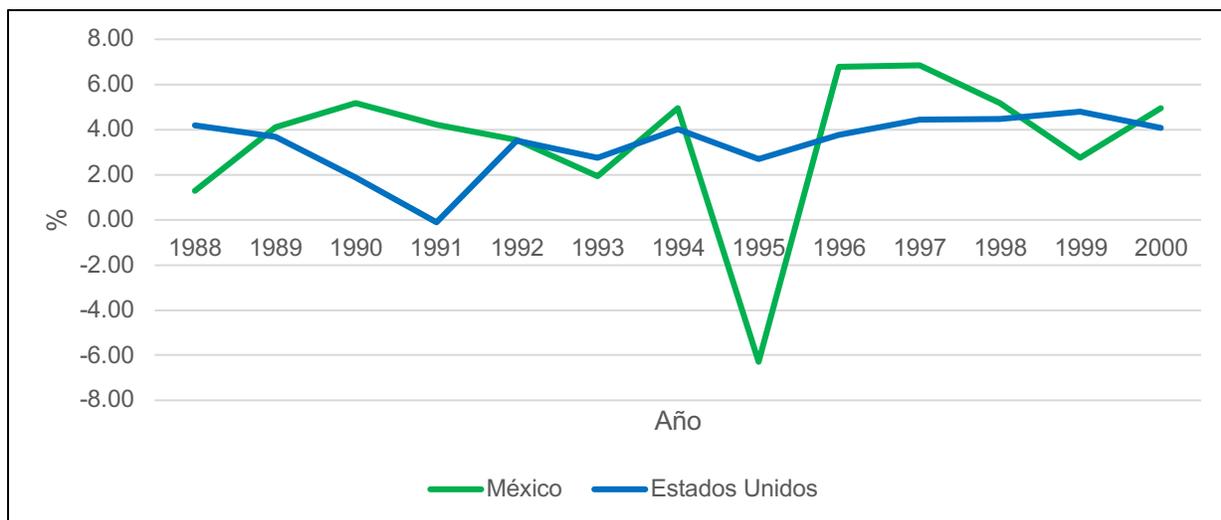
Sin duda, uno de los principales logros de la administración de Salinas fue la renegociación de la deuda externa, pero para ello hubo que ajustarse al Plan Brady, diseñado por el gobierno estadounidense en 1989 ante la crisis generalizada de la deuda externa latinoamericana, que condicionó el apoyo a la transformación económica, reducción del gasto público y apertura económica. De esta forma, “el 47% de la base elegible se reestructuró a una tasa anual fija del 6.25%, el 41% de la base implicó una cancelación del 35% del capital; y el 12% significó dinero fresco” (Salazar, 2004 p. 109). Esta negociación contribuyó al ahorro interno, por la reducción de transferencias al exterior por concepto de deuda, además de generar confianza en los inversionistas nacionales y extranjeros. De forma simultánea, se modificó todo el modelo de industrialización en México, que desde 1940 hasta esa fecha se había edificado en torno al proteccionismo comercial del esquema sustitutivo de importaciones, que a partir de entonces fue modificado radicalmente mediante un modelo maquilero exportador (Salazar, 2004, pp. 109-110).

A fines de la década de 1980, resultaba inminente la importancia de Estados Unidos en la economía mundo capitalista, aunque inicialmente el gobierno mexicano había apostado por una estrategia de diversificación comercial hacia los mercados europeo y asiático, lo que no prosperó. En cambio, México recibió la invitación de las autoridades de Estados Unidos y Canadá para integrarse comercialmente en lo que posteriormente se conformó como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), firmado en diciembre de 1992, cuestión que profundizó la dependencia mexicana frente a la economía estadounidense, que se consolidó como su principal socio comercial. Para 1994, el canciller mexicano, Fernando Solana manifestó ante el Senado de la República, que la relación con países de América era el ámbito prioritario de la

política exterior mexicana y, que este tratado trilateral se constituiría en el principal mecanismo para promover inversión, crear empleos, estimular la competitividad de la producción mexicana, aprovechar las ventajas comparativas y crear el mercado mundial más extenso, aunque implicaba serios riesgos el no elevar la capacidad productiva nacional, tanto en el campo, como en los servicios y la industria productiva (Covarrubias, 2020, pp. 25-28).

Como se puede observar en la Figura 6, la relación del PIB de México y Estados Unidos es *sui géneris*, ya que se esperarían resultados similares en sus tasas de variación, incluso en 1994 cuando entró en vigor el TLCAN¹³, pero no es así. Se puede inducir que, las crisis económicas que se observan en cada país (Estados Unidos en 1991 y México en 1995) son producto de decisiones que afectaron a su mercado y banca interna.

Figura 6.
Relación porcentual entre el PIB de México y Estados Unidos, 1988 – 2000.



Fuente: Elaboración propia con datos de Banco Mundial.

Respecto a la política orientada al turismo, por primera ocasión esta actividad se incorporó al Plan Nacional de Desarrollo, conformada en la estrategia 5.3.6, referente a

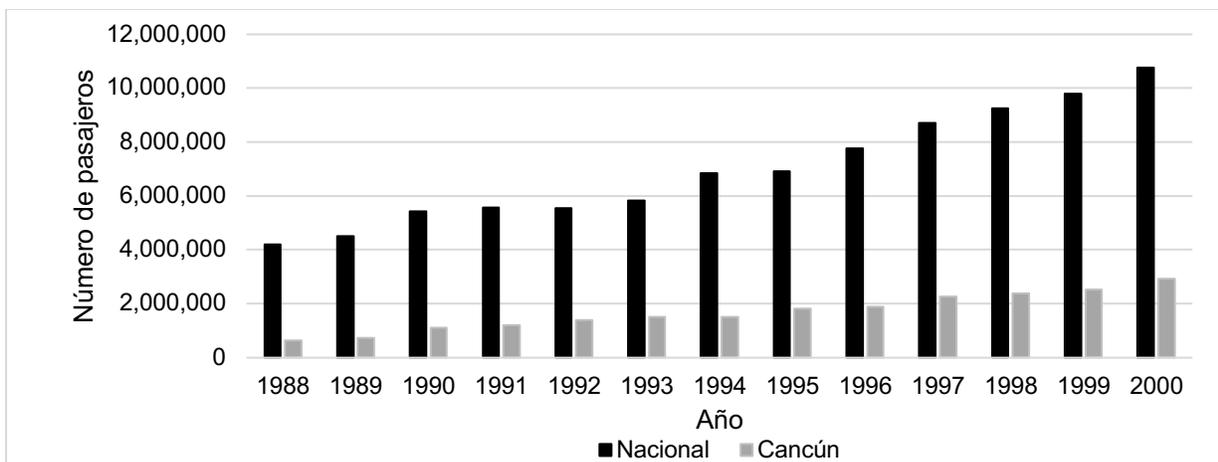
¹³ Es un acuerdo global que establece las reglas para el comercio internacional y la inversión entre Canadá, Estados Unidos y México. Entró en vigor el 1º de enero de 1994 (Riquelme, 2018).

la *modernización* del turismo, en donde se establece la necesidad de concebirlo como una de las principales fuentes de ingresos al país, además de ser una actividad que permitiría el ingreso del capital extranjero a través de la inversión extranjera directa y recursos financieros, lo que a su vez generaría empleos y permitiría acceder a nuevas tecnologías y nuevos mercados internacionales. Por lo anterior, se resalta la necesidad de reformar la normatividad de actividades productivas, con la finalidad de simplificar trámites burocráticos, adecuar tarifas y retirar obstáculos para facilitar el ingreso del capital internacional en dicha industria (Diario Oficial de la Federación, 1989, pp. 84 y 101). En este sentido, se reformó la Ley de Turismo Federal, permitiendo que los inversionistas logaran la adquisición de tierras con atractivos paisajes y recursos naturales paradisíacos para la edificación de complejos hoteleros.

Los resultados de la apuesta gubernamental por el turismo se ven reflejados en la figura 7, que muestra la línea de tendencia ascendente de llegadas de pasajeros internacionales al país; mientras para 1988 hubo 4,188,108 en este rubro, para 1994 fue de 10,754,478, es decir, un incremento del 144% en 6 años. El mismo comportamiento se dio en el caso de Cancún, donde en 1988 representaba el 15.1% del total nacional mientras que para 1994 se ubicó en 22%, lo que demostraba que este destino empezaba a mostrar los resultados deseados por la administración federal.

Figura 7.

Arribos de pasajeros internacionales 1988 – 2000. (Total México y total Cancún).



Fuente: Elaboración propia con datos del Cuenta Satélite del Turismo en México.

Con los datos, contenidos en la tabla 4, queda claro que Cancún se consolidó como enclave enfocado en el turismo internacional, captando aproximadamente el 70% de arribos internacionales en comparación con los nacionales durante el periodo de 1988 al 2000. Estas serían las principales señales del éxito alcanzado por el destino, de acuerdo con el plan inicial de FONATUR.

Tabla 4.

Arribo de pasajeros nacionales e internacionales a Cancún, 1988 – 2000.

Año	Total de llegadas de pasajeros (nacionales e internacionales)	Variación porcentual anual	Variación acumulada
1988	809,623		
1989	968,523	20%	20%
1990	1,498,520	55%	85%
1991	1,700,888	14%	110%
1992	2,035,269	20%	151%
1993	2,192,097	8%	171%
1994	2,211,202	1%	173%
1995	2,462,339	11%	204%
1996	2,589,181	5%	220%
1997	2,988,322	15%	269%
1998	3,127,520	5%	286%
1999	3,413,378	9%	322%
2000	3,817,475	12%	372%

Fuente: Elaboración propia con datos del Cuenta Satélite del Turismo en México.

Durante el sexenio de Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000), prácticamente se continuó con la misma estrategia económica de manera general y, el turismo no fue la excepción, por lo que FONATUR continuó impulsando las operaciones de los Centros Integralmente Planeados. De hecho, en el Plan Nacional de Desarrollo (1995) se anunció la instrumentación del *Programa de Desarrollo del Sector Turismo* que, era una continuación de la política neoliberal adoptada en el sexenio anterior.

Es conocida la severa crisis económica por la que México atravesó en el cambio de sexenio, producto de la volatilidad financiera nacional, que comenzó a evidenciarse desde noviembre de 1994, cuando de forma paulatina se fueron retirando determinados fondos extranjeros del mercado mexicano que ocasionó un éxodo en cascada. Banco de México no logró detener la fuga de divisas y el gobierno mexicano procedió a la devaluación de la moneda en 15%, profundizando la desconfianza de los inversionistas; a ello se sumaría el cercano vencimiento de bonos gubernamentales. Se le conoce como *el error de diciembre* a una serie de acontecimiento en torno a la devaluación del peso, que suscitó pánico en los mercados cambiarios y financieros por el colapso de las reservas acumuladas de la deuda pública a corto plazo (Tesobonos indexados en dólares) y, por la incapacidad que inicialmente tuvo el presidente estadounidense William Clinton para apoyar a México, debido a la negativa del Congreso. El resultado, en el ámbito internacional se denominó *efecto tequila*, que se convirtió en una situación de emergencia financiera que originó una caída de las bolsas de valores en América Latina. Finalmente, el mandatario estadounidense, junto con el FMI, el Banco Internacional de Pagos (BIP) y la Banca Comercial contribuyeron al rescate de la economía mexicana, inyectando préstamos condicionados a la instrumentación de diversas medidas de ajuste y dejando en garantía los ingresos petroleros.¹⁴ En este tiempo, el margen de gestión del gobierno mexicano fue muy estrecho, pues el rescate afianzó a la continuación del modelo monetarista en el país. Pese a ello, en el gobierno de Ernesto Zedillo se dibujaron algunos intentos por desarrollar una política de largo plazo y, al término del sexenio, la economía mexicana no cayó en una nueva crisis como había ocurrido en los últimos gobiernos anteriores (Berumen, 2008, pp. 275-276; Carvajal, 1995, párr. 1 y, Salazar, F. 2004).

A pesar de la crisis en México, que principalmente afectó a la población mexicana, los turistas internacionales mantuvieron las cifras alrededor de los 20 millones de llegadas, ubicando al país dentro del *top ten del ranking mundial* en este rubro.

¹⁴ El gobierno estadounidense, a través de William Clinton otorgó un préstamo por 20,000 millones de dólares, mientras que el FMI facilitó otros 17, 800, el BIP 10,000 y la Banca Comercial 3,000. (Carvajal, 1995, párr. 1).

Tabla 5.

Total de llegadas de turistas internacionales al país y posición en el ranking mundial en el mismo rubro, 1994 – 2006.

Año	Llegadas de turistas internacionales al país	Posición en el ranking mundial
1994	17.2	10°
1995	20.2	7°
1996	21.4	7°
1997	19.4	8°
1998	19.4	7°
1999	19.0	8°
2000	20.6	7°
2001	19.8	7°
2002	19.7	8°
2003	18.7	8°
2004	20.6	7°
2005	21.9	8°
2006	21.4	8°

Fuente: Elaboración propia con datos del Cuenta Satélite del Turismo en México.

Para el año 2000, se dio el cambio de gobierno, en esta ocasión con la particularidad de la alternancia política, después de 70 años en los que el Partido Revolucionario Institucional había dirigido al país. En realidad, tuvo lugar un cambio de partido político, pues tanto el neoliberalismo, como la derecha ya se habían ido asentado en el poder de forma paulatina desde fines de la década de 1980. Sin embargo, el ascenso presidencial de Vicente Fox Quesada en el año 2000 tuvo como característica el llamado *bono democrático*, al haber ganado las elecciones como un político de la alternancia, además de representar a una derecha un poco *más ortodoxa*, que posicionó al Partido Acción Nacional (PAN) al frente del gobierno. Para el turismo fue un sexenio insípido, dejando a la inercia del mercado el crecimiento del sector, que por sí sólo

mostraba signos de autosuperación. El único cambio trascendente fue en papel, ya que solamente se modificó el nombre del documento rector, pasando de Programa Nacional de Turismo a Programa de Desarrollo Turístico, rescatando el mismo discurso que su predecesor.

De acuerdo con la tabla 6, los ingresos por turismo aumentaron considerablemente, en un 45% aproximadamente. Se trató de un sector que no se vio afectado por ningún tipo de situación interna ni externa que pudiera comprometer dicho crecimiento, que se condujo por inercia propia hacia el éxito de captar mayores entradas de divisas. Sin embargo, se puede observar que, a diferencia del *ranking* mundial de llegadas de turistas internacionales -donde México se ubica dentro de las primeras 10 posiciones-, en el *ranking* mundial por ingresos por turismo, no fue así.

Tabla 6.

Total de ingresos por turismo y posición de México en el ranking mundial, 2001 – 2006.

Año	Ingresos por turismo (miles de millones de dólares)	Posición en el ranking mundial
2001	8.4	11°
2002	8.9	13°
2003	9.4	13°
2004	10.8	14°
2005	11.8	13°
2006	12.2	14°

Fuente: Elaboración propia con datos del Cuenta Satélite del Turismo en México.

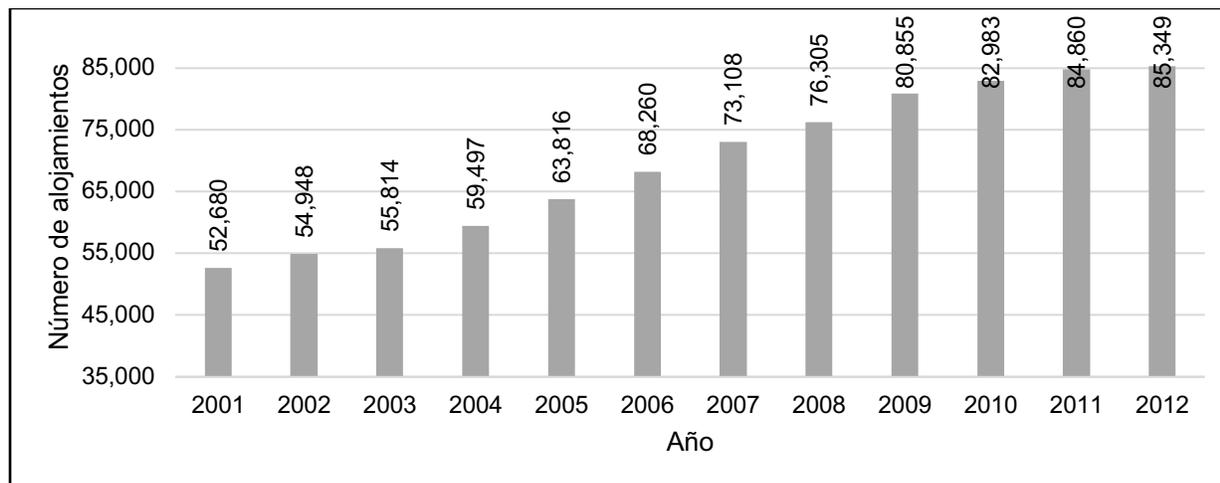
Continuando con el mismo partido político que su antecesor, Felipe Calderón Hinojosa llegó a la presidencia de México como candidato del PAN, envuelto en un escenario de polémica, al poner en duda la democracia del país con un *triunfo ficticio*, pero que la derecha mexicana promovió para seguir en el poder. En el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, la administración de Calderón se refirió de forma concreta a la actividad turística, situándola en el Eje 2, sobre Economía competitiva y generadora de empleos, objetivos 11, 12 y 13. De esta forma, se estableció la necesidad de reconocer que esta actividad corresponde a un elemento clave para el desarrollo nacional y local,

lo que hacía necesario procurar la conservación del entorno natural, social y cultural, pero también desarrollar nueva infraestructura y dotación de servicios en las zonas dedicadas a la actividad, con la finalidad de garantizar que las poblaciones locales tuvieran mayores capacidades para consolidar la industria, en aras de su propio beneficio. Asimismo, se planteó la necesidad de diversificar los productos, mercados y destinos turísticos, para hacer de México un país líder en el ramo y lograr un crecimiento del 35% en el rubro, lo que hace necesario orientar las legislaciones nacionales, estatales y locales, así como fortalecer los programas de mercadotecnia ya existentes y crear nuevos para cada tipo de segmento (pp. 118-122).

De acuerdo con la figura 8, se puede observar que la dinámica de Quintana Roo fue muy acelerada ya que, para el cierre del año 2012 contaba con 85,349 alojamientos, posicionando a esta entidad federativa como la mayor a nivel nacional en este segmento, muy por delante de Jalisco con 63,300, la Ciudad de México con 49,194 y Veracruz con 39,014 alojamientos. La tasa de crecimiento para Quintana Roo en este rubro durante el sexenio de Calderón fue del 17%, mientras que el promedio nacional arrojó el 13%. Esto demuestra que, si bien no se logró un incremento de la actividad como se había planteado en el PND, Quintana Roo superó al resto del país, tanto en infraestructura de alojamientos, como en captación de arribos.

Figura 8.

Total de alojamientos en Quintana Roo, 2001 – 2012.



Fuente: Elaboración propia con datos del Cuenta Satélite del Turismo en México.

En el proceso electoral de 2012, nuevamente el PRI retornó al poder en México con su candidato Enrique Peña Nieto, quien al igual que su antecesor, accedió a la presidencia enfrentando acusaciones de fraude. En seguimiento a la política neoliberal, el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 situó al turismo como una de las actividades económicas más importantes, equiparándola con la minería y la agricultura, por lo que se estableció la importancia de aprovechar el crecimiento que este sector había tenido a nivel mundial, mejorando la oferta de este tipo de productos, dado que el país había perdido escalas en las clasificaciones de la OMT, pasando del séptimo al décimo lugar en la captación de turismo internacional entre el año 2000 y el 2011. En este sentido, se indicó que los países emergentes, como México, eran los que tenían mayor potencial para crecer en la captación de visitantes, lo que es importante diversificar la oferta para captar la afluencia de otros lugares de América Latina y llegar a regiones alejadas, como China y Rusia (pp. 46-48).

Por lo anterior, las estrategias para el sector se orientaron al impulso, ordenamiento y transformación del turismo en México, adecuando las políticas estatales con las federales; impulsando la innovación de la oferta, creación de mayor infraestructura, coordinando esfuerzos entre gobiernos locales, el sector privado y los prestadores de servicios, fomentando la captación de inversión en el rubro, a través de financiamiento, diseñando estrategias integradoras de promoción internacional, creando nuevos programas de ordenamiento territorial, entre otros (Plan Nacional de Desarrollo, 2013, p. 99)

La tabla 7 muestra el incremento de arribos de turistas internacionales a México, donde se puede observar que periodo tras periodo se logra un importante crecimiento. Cancún se fue consolidando como el destino nacional con mayor afluencia de turistas internacionales, teniendo una participación del 33.2% del total en 2018. Con estos datos, se puede constatar, que en un corto periodo tres décadas, el CIP Cancún se convirtió en el primer destino internacional en México, siendo el Aeropuerto Internacional de

Cancún¹⁵ el segundo más importante del país en cuestión de movilidad de pasajeros nacionales e internacionales.

Tabla 7.

Evolución del total de llegadas de pasajeros internacionales a México y participación de Cancún a nivel nacional, 1988 - 2018.

Año	Nacional (México)	Cancún	Participación de Cancún a nivel nacional
1988	4,188,108	631,048	15.1%
1993	5,827,694	1,502,939	25.8%
1998	9,262,547	2,381,020	25.7%
2003	10,491,558	3,183,492	30.3%
2008	14,243,569	4,504,582	31.6%
2013	15,703,287	5,320,396	33.9%
2018	24,301,902	8,068,315	33.2%

Fuente: Elaboración propia con datos del Cuenta Satélite del Turismo en México.

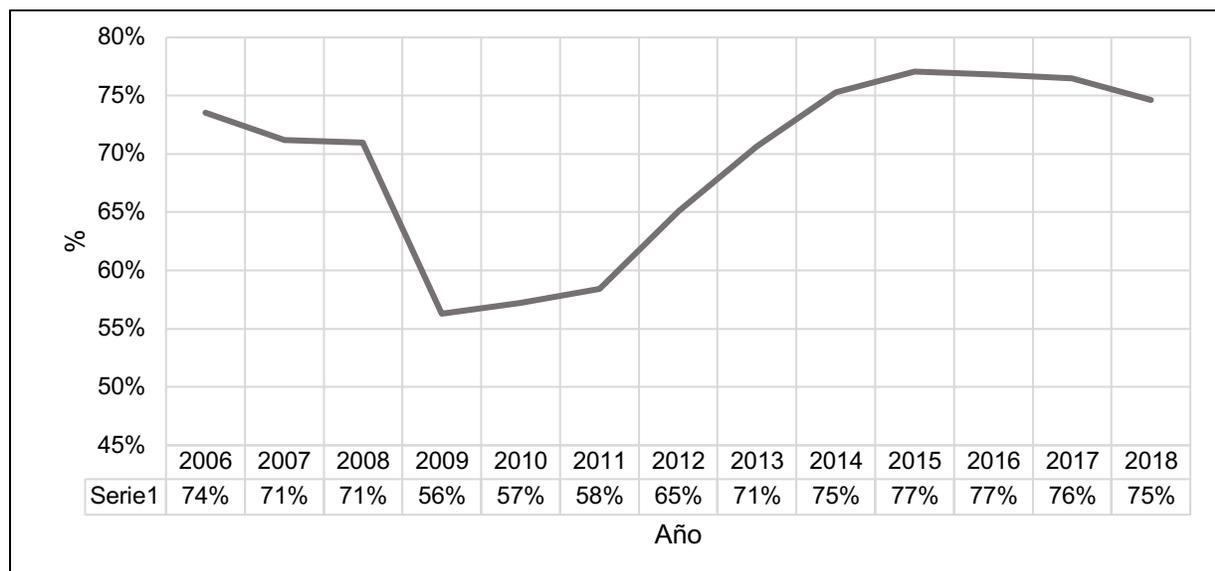
En el periodo de análisis del presente apartado, que corresponde de 1998 a 2008, el turismo en México, particularmente el de Cancún, presentó importantes caídas durante los periodos en que la economía-mundo enfrentó un colapso económico, lo que es propio de los enclaves establecidos en naciones dependientes de la periferia y semiperiferia. Esto se dio en dos momentos diferentes. En el primer caso, la crisis financiera de particularmente 2007, -la primera del siglo XXI- se considera la más grave ocurrida desde la Gran Depresión de 1929, que en términos generales se originó en Estados Unidos por el desplome de la *burbuja* hipotecaria. La segunda crisis turística tuvo lugar en 2009, derivada por la pandemia de gripe A (H1N1) que comenzó en México y se propagó a otros países. En la figura 9, se pueden observar ambas situaciones, donde la tasa de ocupación del CIP Cancún sufrió importantes caídas desde 2007, bajando de forma

¹⁵ El aeropuerto de Cancún se inauguró oficialmente en 1974. El aeropuerto es operado por el Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR). El aeropuerto tiene cuatro terminales comerciales. Tiene dos pistas operativas paralelas que se pueden usar simultáneamente. (Cancun International Airport, 2022).

estrepitosa en 2009, mostrando cierta recuperación que hasta 2013 alcanzó los niveles cercanos al 70% de ocupación que previamente presentaba.

Figura 9.

Tasa de ocupación de Cancún, Quintana Roo, 2006 – 2018.



Fuente: Elaboración propia con datos del Cuenta Satélite del Turismo en México.

Es importante mencionar, que dicha ocupación considera la totalidad de hospedajes, incluyendo, tanto turistas internacionales como, nacionales, población en tránsito por motivos laborales y actividades afines. Este tema ha tenido opiniones encontradas, pues, al igual que en la mayoría de los destinos turísticos de México, a los visitantes de Cancún son considerados de bajo nivel adquisitivo, por lo tanto, generadores de poca derrama económica, sobresaliendo el aumento del llamado *turismo alternativo*, conocido también como *mochilero*, que se caracteriza por su búsqueda de contacto con la naturaleza y las costumbres locales, sin que ello implique desembolsar grandes cantidades de dinero, aun cuando permanezcan mucho tiempo en el destino turístico. Inclusive, resulta común que este tipo de visitantes permanezcan en el destino empleándose de forma indocumentada. Por lo anterior, en la siguiente tabla se puede observar el comportamiento de la participación del sector turístico en México, medido a través del Producto Interno Bruto Turístico (PIBT), que muestra la evolución a precios corrientes y su variación anual porcentual. Si bien, como hemos mencionado en tablas y

figuras anteriores, los números casi siempre muestran tendencias de crecimiento, en los últimos años se ha representado una ligera desaceleración, lo que se puede explicar como parte de la saturación de la capacidad instalada.

Tabla 8.

Producto Interno Bruto Turístico de México y su variación anual porcentual, 2001-2018.

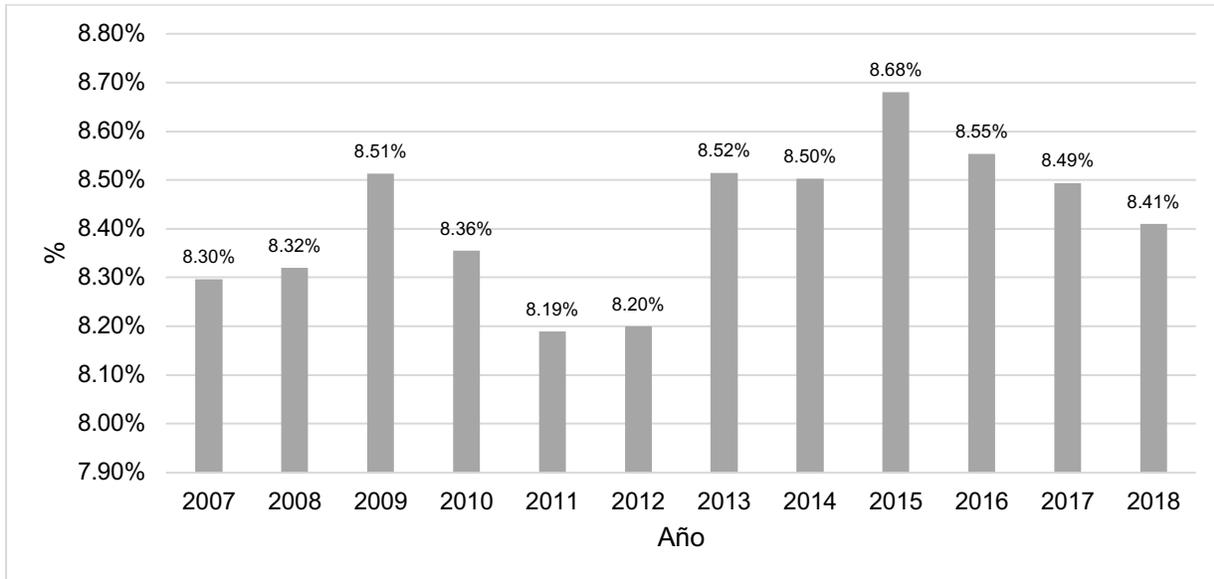
Año	Millones de dólares (USD)	Variación anual %	Año	Millones de dólares (USD)	Variación anual %
2001	586,280	9.4%	2010	1,071,526	8.0%
2002	614,129	4.8%	2011	1,159,723	8.2%
2003	661,092	7.6%	2012	1,257,504	8.4%
2004	741,824	12.2%	2013	1,332,001	5.9%
2005	783,744	5.7%	2014	1,409,746	5.8%
2006	846,881	8.1%	2015	1,519,048	7.8%
2007	918,255	8.4%	2016	1,614,170	6.3%
2008	1,001,528	9.1%	2017	1,760,184	9.0%
2009	992,533	-0.9%	2018	1,868,714	6.2%

Fuente: Elaboración propia con datos de Cuenta Satélite del Turismo en México.

Respecto a la participación proporcional del sector turístico en el Producto Interno Bruto nacional (PIB), en la figura 10 se puede notar un índice porcentual promedio de 8.42% del periodo que se ilustra entre 2007 y 2018. Como se puede ver, una serie de años de altibajos, con un desempeño intermitente que no termina de tener esa constancia que se requiere, dicha participación en el PIB es importante y de gran peso, pero FONATUR ha buscado incrementar la competitividad turística a través de diversos que no han tenido el impacto deseado como captadores del turismo internacional, quedando en el nivel de los de Pueblos Mágicos o el relanzamiento de centros turísticos tradicionales que, sin embargo, han generado cierta difusión y captación de turistas nacionales y locales.

Figura 10.

Producto Interno Bruto Turístico como proporción del PIB nacional, 2007 – 2018.



Fuente: Elaboración propia con datos del Cuenta Satélite del Turismo en México.

Como se ha podido observar en el presente apartado, las cifras muestran que el turismo, tanto en México, como específicamente en Cancún, ha generado resultados totalmente positivos, como actividad captadora de divisas y desarrollo para sus poblaciones. Sin embargo, estos números no consideran los aspectos negativos que ha ocasionado la industria turística en este CIP, como marginación, falta de cohesión y carencias sociales relacionadas con diversas variables geoespaciales. Por tal motivo, en el siguiente apartado se analizan los efectos sociales que enfrentó Cancún entre 2018 y 2020, como resultado de modelo turístico de enclave instrumentado en su conformación. Para ello, resulta importante retomar el enfoque crítico planteado en el primer capítulo, establecidos en el trinomio centro, periferia y semiperiferia.

2.3 Los efectos sociales del modelo de desarrollo instrumentado en Cancún, 2020.

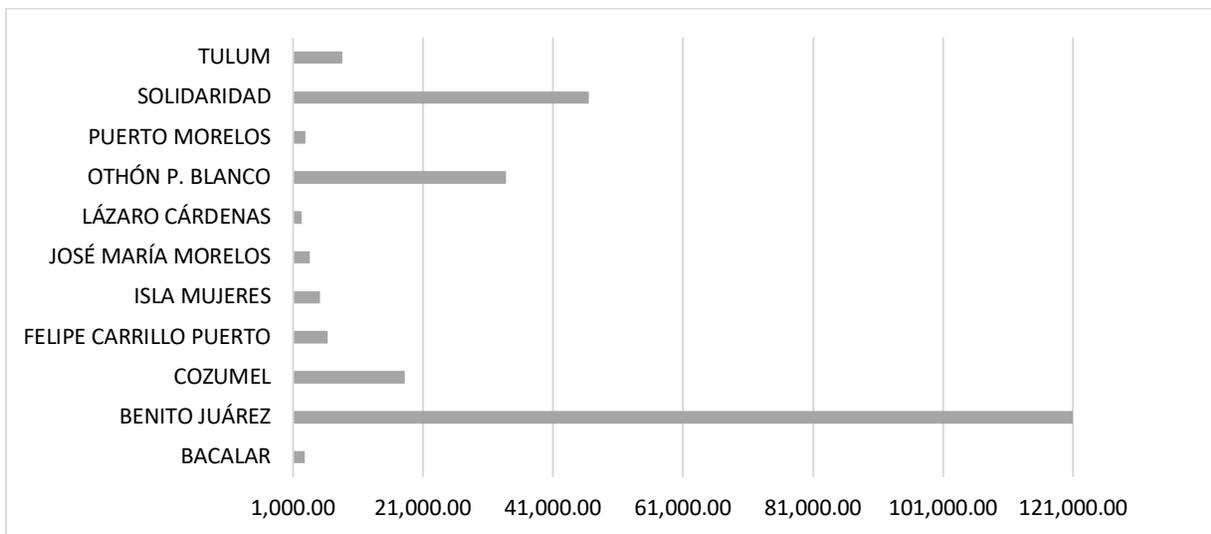
Sin lugar a duda, el turismo de masas continuará siendo una de las actividades prioritarias para los gobiernos de naciones latinoamericanas, al tratarse de una industria que promete importantes beneficios económicos en corto tiempo y, el caso mexicano es

ideal para analizar esta cuestión. Como se ha mencionado anteriormente, desde principios de la década de 1970, se planificó la edificación de cinco Centros Integralmente Planeados con considerable apoyo gubernamental; hoy todos estos destinos, en especial Cancún, son importantes destinos turísticos a nivel internacional, que, sin embargo, pronto comenzaron a mostrar los efectos negativos relacionados con la actividad, principalmente marginación social, el desarrollo de villas miseria y deterioro, como señalan los críticos de este modelo de desarrollo que han sido analizados en el apartado 1.3 del presente trabajo.

El papel de Cancún como elemento fundamental del crecimiento económico de Quintana Roo es indiscutible, como se puede observar en la figura 11, elaborada con datos de la Secretaría de Finanzas y Planeación de Quintana Roo (SEFIPLAN), que muestra el promedio del PIB en los municipios del estado de 2009 a 2021. La diferencia entre de Benito Juárez, Quintana Roo, -cabecera municipal de Cancún- respecto a los demás es muy significativa, representando más del doble de Solidaridad, donde se encuentra Playa del Carmen, que es su más cercano competidor.

Figura 11.

Promedio del PIB por municipios del estado de Quintana Roo durante el periodo 2009-2021.

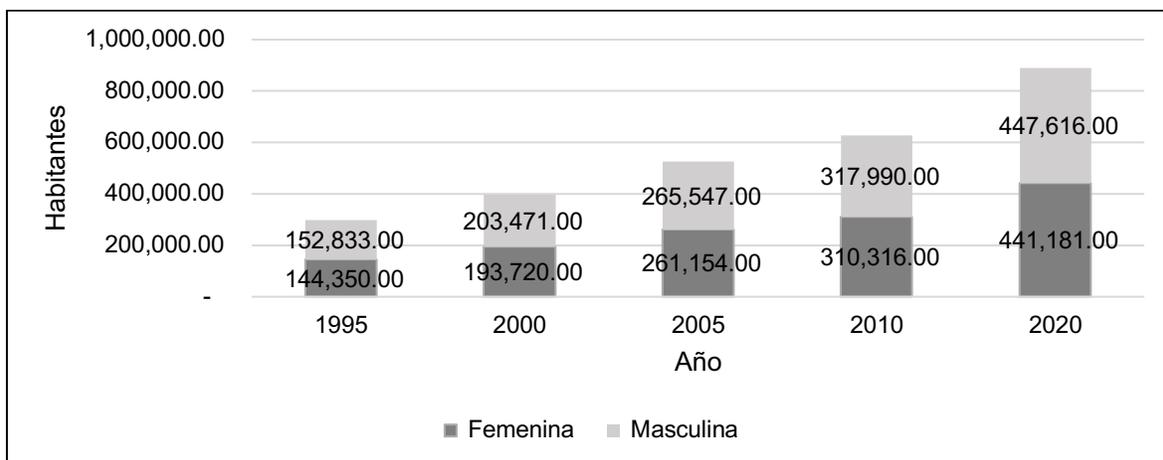


Fuente: Elaboración propia con datos de SEFIPLAN.

La economía de Cancún es la más grande del estado, por tanto, la principal fuente de empleos, que a su vez han sido generados por la industria turística. Como se mencionó anteriormente, desde la década de 1970 este CIP fue diseñado como un polo de desarrollo económico en el país, al que pronto accedería la mano de obra mexicana y extranjera. Su crecimiento económico y características ambientales han fungido como un importante atractivo para captar población trabajadora, de forma tal que, tan sólo de 1995 a 2020, mantuvo una tasa de crecimiento promedio del 4.48% anual, con una población total base de 297,180 en 1995 a 888,797 en 2020, como se muestra en la figura 12, elaborada con datos del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL, 2020)¹⁶. Recobra importancia la migración hacia Cancún, convertida en una de las ciudades con mayor generación de empleo en el sureste de México, factor clave que a su vez detonó en el desarrollo por FONATUR de otro proyecto turístico aledaño, bajo el nombre *Riviera Maya*, que incluye otros destinos que han ampliado las opciones en el Caribe mexicano: Puerto Morelos, Playa del Carmen, Tulum, etcétera. Sobre la población de Cancún, llama la atención que en todo el periodo de 1995 a 2020, la distribución entre hombres y mujeres es casi equitativa.

Figura 12.

Evolución de la población total y su distribución entre hombres y mujeres en Cancún, 1995 – 2020.



Fuente: Elaboración propia con datos del CONEVAL.

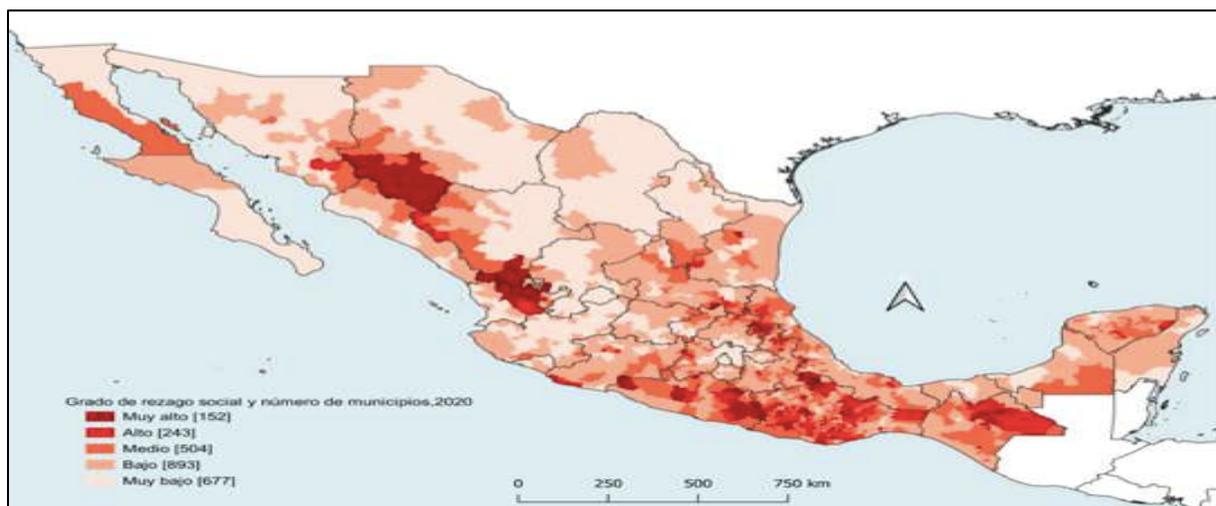
¹⁶ CONEVAL es un organismo público descentralizado, con autonomía y capacidad técnica para generar información objetiva sobre la pobreza en México (CONEVAL,2022).

Aunque los resultados de Cancún en materia económica son indiscutibles, es necesario revisar otras aristas del destino, a partir de la concepción del desarrollo, que puede medirse desde muchas perspectivas. Una de las variables que comúnmente se emplea para medir el bienestar, es el índice de rezago social, que instituciones como el CONEVAL utilizan, como “una medida que agrega en un sólo índice variables de educación, acceso a servicios de salud, calidad y espacios de la vivienda, servicios básicos en la vivienda y activos en el hogar” (CONEVAL, 2020).

De acuerdo con el mapa nacional que se muestra en la figura 13, hay espacios donde se enfrentan severas situaciones de rezago social. Para el caso de Cancún, por ejemplo, tanto los comportamientos poblacionales como de rezago social, se basan principalmente en el crecimiento económico de la localidad, que contiene al 98% de la población municipal y, que ha crecido exponencialmente no sólo en su población, sino también en la infraestructura necesaria para ello. Por ello, el acceso a bienes públicos, como acceso a servicios públicos, infraestructura, educación, entre otros, es clave para encontrar *focos rojos* de marginación en la población local.

Figura 13.

Grado de rezago social a nivel municipal en México, 2020.

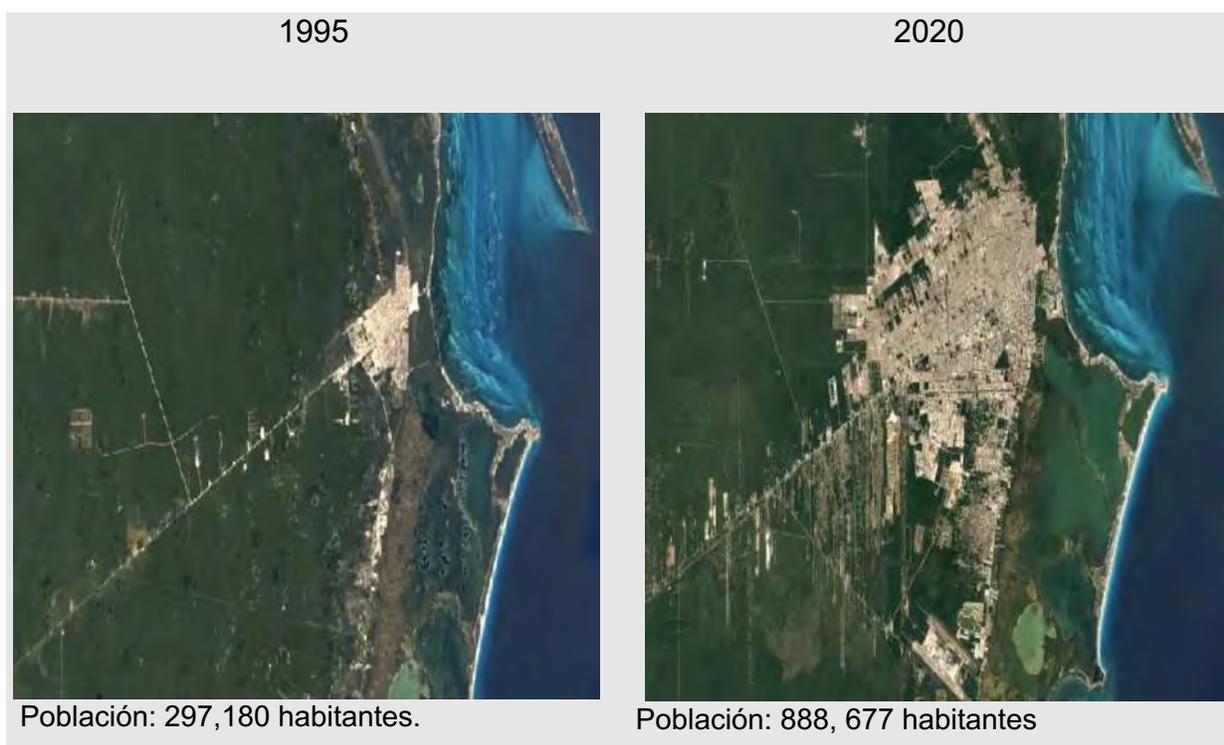


Fuente: Índice de rezago social elaborado por el CONEVAL.

Para el caso de Cancún, el rezago social tiene diversos orígenes; una de las causas indirectas es la acelerada necesidad de urbanización, variable que no puede

pasar desapercibida cuando la población se ha triplicado en un periodo de 25 años aproximadamente. Al incremento de población y de desarrollo turístico, consecuentemente sobrevino una mayor demanda de bienes y servicios públicos, lo que no ha podido ser atendido por las autoridades, dando pauta a que la zona habitacional donde se concentra la mano de obra y fuerza laboral de Cancún mostrara focos de marginación cada vez más amplios. Esto, a su vez ha sido producto de los asentamientos irregulares, al tratarse de zonas que fueron habitadas fuera del plan de ordenamiento territorial de una localidad o ciudad, saturando el acceso a servicios públicos, como agua, energía eléctrica, drenaje, calles pavimentadas, zonas de recreación, servicios de salud y educativos que fueron construidos con base en los programas originales. En la figura 14 podemos ver el rápido crecimiento de la mancha urbana de Cancún de 1995 y 2020, con mapas generados con Google Earth.

Figura 14.
Evolución de la mancha urbana de Cancún.



Fuente: Elaboración propia con imágenes satelitales de Google Earth.

De esta forma, también en Cancún se presentan las asimetrías planteadas desde el enfoque teórico empleado, ya que se evidencian claramente las relaciones entre el centro, las semiperiferias y las periferias en la propia cadena de valor de la industria turística. A medida que el polo de desarrollo turístico de Cancún se ha ido desarrollando, también se han incrementado los niveles de gentrificación, afectando a la población con menos recursos e incrementando la riqueza de aquellos con mayor poder adquisitivo.

Tabla 9.

Grado de rezago social por municipios de Quintana Roo, 2020.

Municipio	Grado de rezago social
Othón P. Blanco	Muy bajo
Bacalar	Bajo
Felipe Carrillo Puerto	Bajo
José María Morelos	Bajo
Tulum	Bajo
Solidaridad	Muy bajo
Cozumel	Muy bajo
Puerto Morelos	Muy bajo
Benito Juárez	Muy bajo
Isla Mujeres	Bajo
Lázaro Cárdenas	Bajo

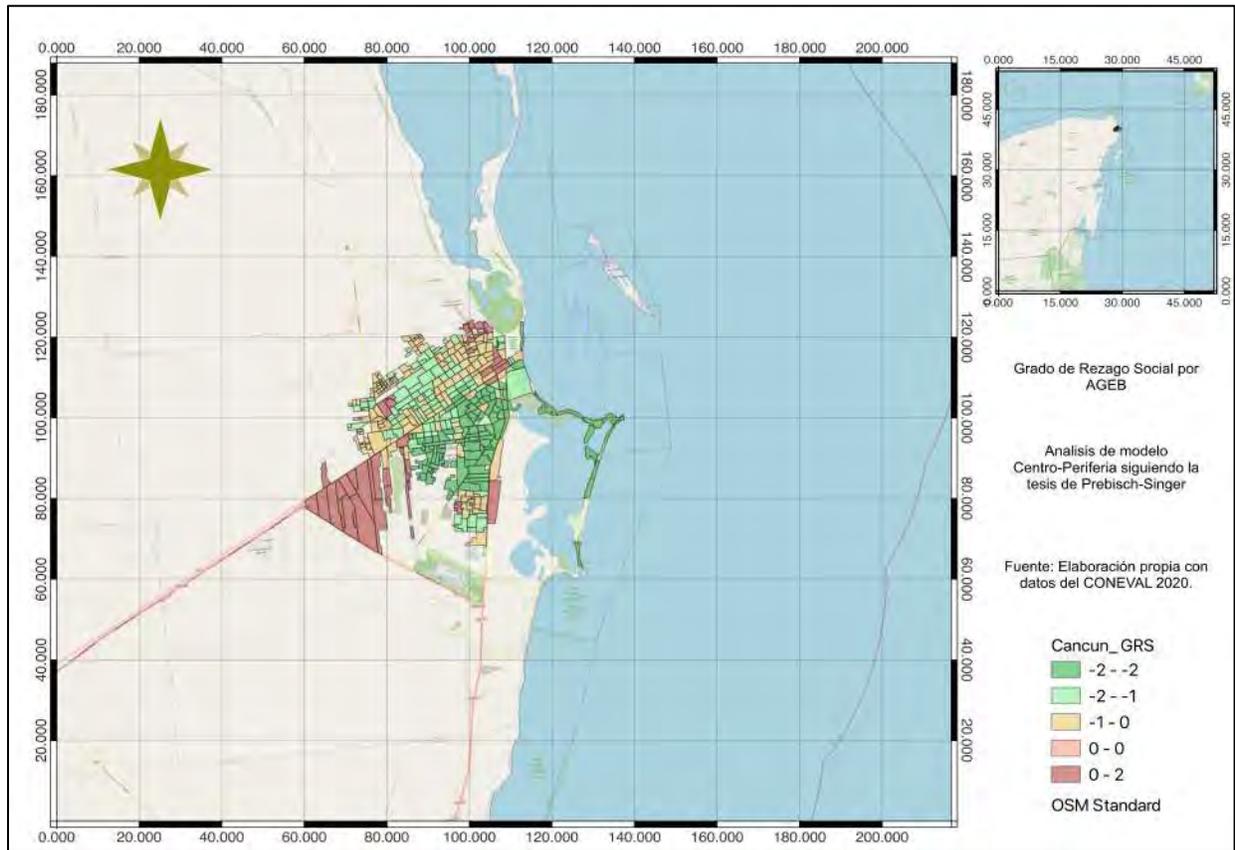
Fuente: Índice de rezago social elaborado por el CONEVAL, 2020.

Para observar las condiciones de desarrollo, resulta fundamental realizar un análisis a nivel de Área Geoestadística Básica¹⁷ (AGEB), acerca de los componentes del Índice o Grado de Rezago Social (GRS). De acuerdo con CONEVAL, las zonas rojas reflejan un mayor rezago social, como puede verse en la figura 15, las zonas rojas tienden a concentrarse en espacios bien definidos.

¹⁷ Una AGEB urbana es un área geográfica ocupada por un conjunto de manzanas perfectamente delimitadas por calles, avenidas, andadores o cualquier otro rasgo de fácil identificación en el terreno y cuyo uso del suelo es principalmente habitacional, industrial, de servicios, comercial, etcétera, y sólo son asignadas al interior de las zonas urbanas que son aquellas con población mayor o igual a 2,500 habitantes y en las cabeceras municipales. (CONEVAL, 2022).

Figura 15.

Mapa de grado de rezago social (GRS) a nivel AGEB en Cancún, 2020.



Fuente: Elaboración propia con datos del CONEVAL.

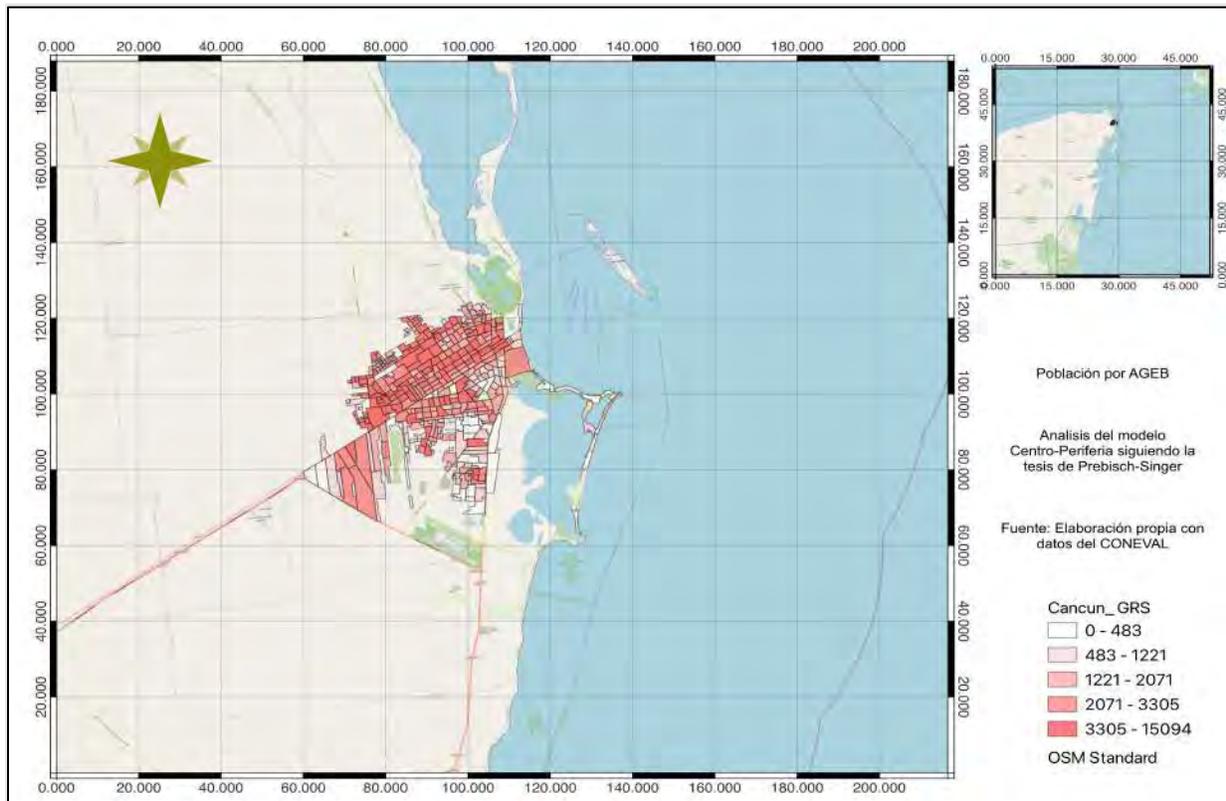
La mayor concentración del rezago se localiza a una mayor distancia de las zonas con mayor afluencia de turistas, que es la zona hotelera y los centros comerciales. Esto revela que, el gran crecimiento de Cancún en términos netamente económicos no ha podido integrar ya no sólo a las regiones cercanas, sino que ha fracasado al interior de la misma ciudad. Las áreas menos desarrolladas se encuentran alejadas de los principales atractivos turísticos de la localidad, concentradas en las regiones con menor inversión en infraestructura turística y mayor población.

Otro indicador importante de considerar es el hacinamiento. La figura 16 muestra que, en general Cancún es una ciudad con un hacinamiento casi generalizado. De acuerdo con datos del CONEVAL, prácticamente el único espacio donde esta situación

no es grave es en la zona hotelera; se observa también que los espacios marginados en términos del rezago social presentan también problemas de hacinamiento.

Figura 16.

Mapa de hacinamiento poblacional a nivel AGEB en Cancún, 2020.

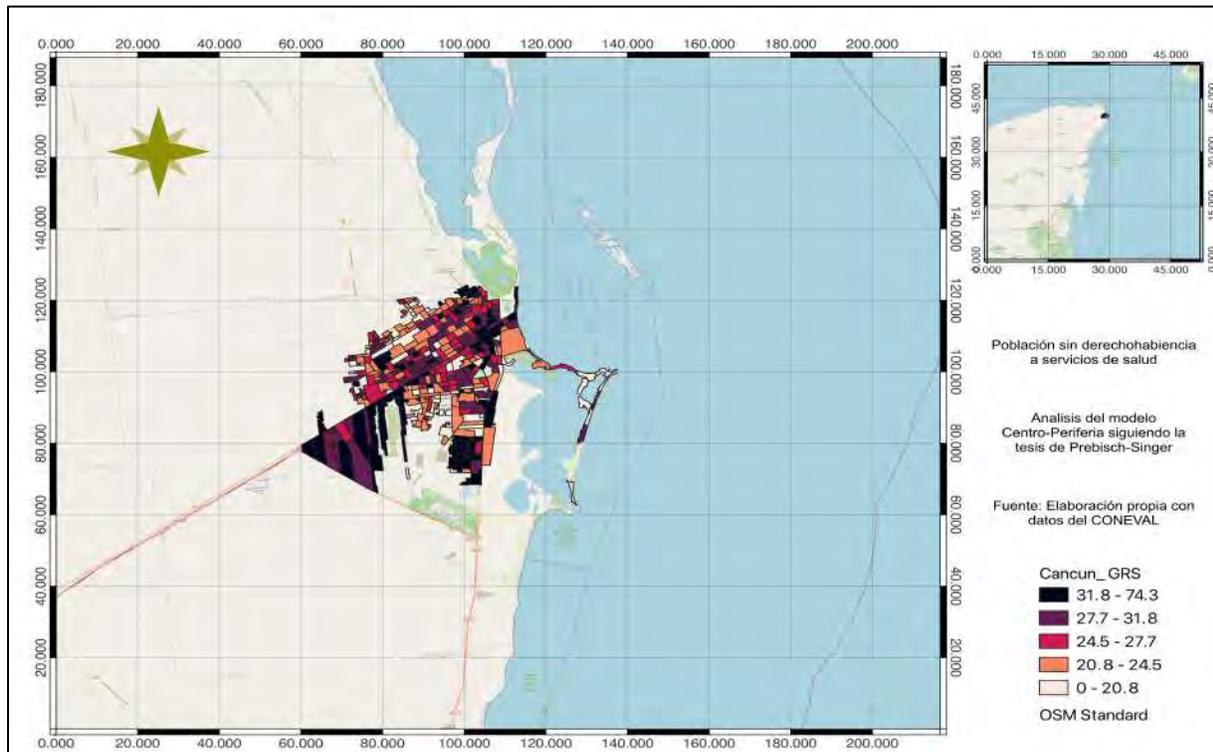


Fuente: Elaboración propia con datos del CONEVAL.

Otro componente del rezago social es el acceso a la salud. Dado que la actividad capta mucha mano de obra y las personas quieren vivir en esta ciudad, se esperaría que las personas que viven en un espacio con tanta generación de riqueza tengan al menos garantizados los servicios de salud pública. Sin embargo, como se observa en la figura 17, de acuerdo con datos del CONEVAL, las mismas zonas que presentan un mayor hacinamiento presentan también mayores espacios sin derechohabencia en salud. Los espacios más oscuros representan aquellos lugares donde la falta acceso a la salud es un problema mayor.

Figura 17.

Mapa de población sin derechohabencia a servicios de salud a nivel AGEB en Cancún, 2020.



Fuente: Elaboración propia con datos del CONEVAL.

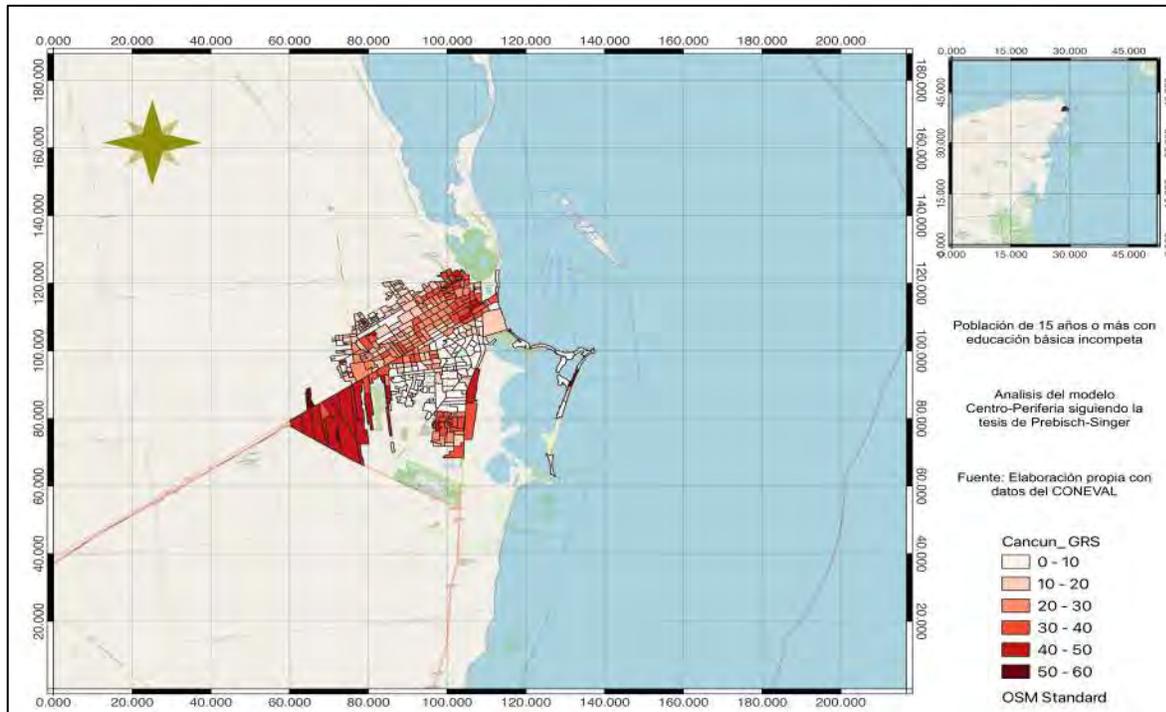
La falta de acceso a la salud en una ciudad que debe la fortaleza de su economía al turismo, que es intensiva en mano de obra, -y que los proveedores turísticos son empresas privadas obligadas por ley a dar cobertura de salud- significa un total abandono de la sociedad, y no sólo reprobable en términos morales sino legales, porque se infiere que las empresas turísticas están contratando al personal, pero no le ofrecen la seguridad social a la que están obligados por ley. Esta es probablemente la principal evidencia de las consecuencias de un desarrollo pensado en la fórmula de enclave, lo que de nueva cuenta nos muestra de forma empírica los planteamientos teóricos desarrollados en el primer capítulo, especialmente respecto a las consecuencias de cimentar el desarrollo en esta lógica extractivista y de explotación laboral.

Otro componente del rezago social es la falta de educación, que podemos ver en la figura 18, elaborado con datos del CONEVAL, en donde se muestra la población de

15 años en adelante que tiene educación básica incompleta. Nuevamente, el patrón se repite, pues las zonas que presentan los mayores índices de marginación en los indicadores previos presentan también mayores problemáticas en el acceso a educación.

Figura 18.

Mapa de población de 15 años o más con educación básica incompleta a nivel AGEB en Cancún, 2020.



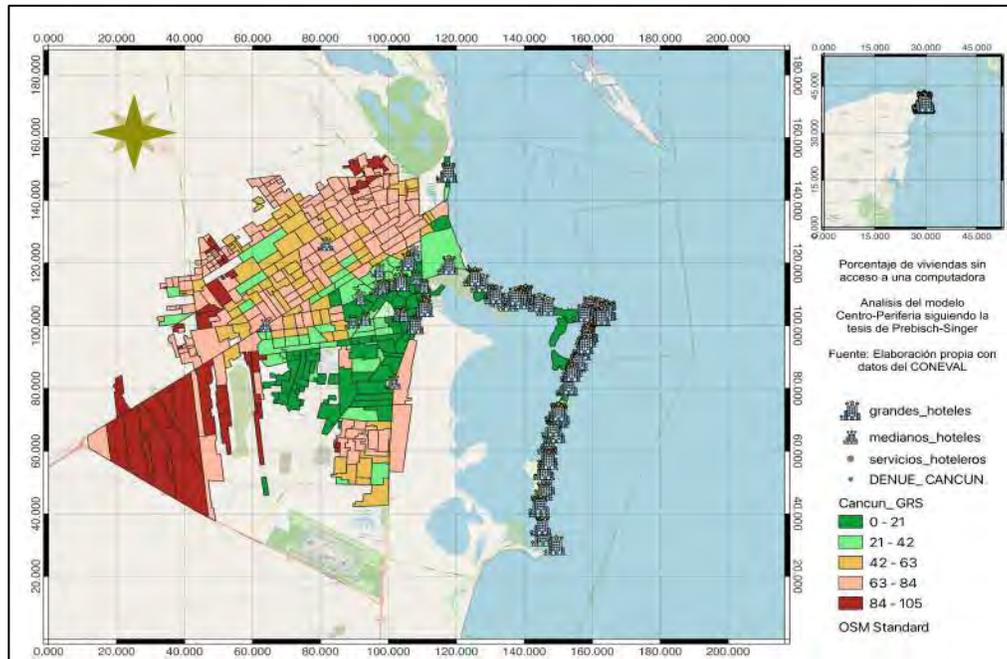
Fuente: Elaboración propia con datos del CONEVAL.

Siguiendo con la figura 18, se observan las zonas turísticas en color claro, de forma que, es en el noroeste de la ciudad donde se concentra la mayor proporción de habitantes sin formación básica completa. Aunque no es deseable, se comprende que una ciudad que depende casi por completo de la actividad turística congregue a grandes proporciones de la población con bajos niveles educativos, esto porque dicha actividad no demanda mano de obra especializada, tampoco la promueve e incluso, se nutre de mano de obra poco calificada. Esto se traduce en bajos niveles salariales y empleos con prestaciones inclusive inferiores a las que marca la ley, como en el caso del acceso a la salud.

Para tener una medida de la distribución de la riqueza, se utiliza como indicador el acceso a una computadora en el domicilio por AGEB. La figura 19 muestra la distribución de esta variable por AGEB, con información del CONEVAL.

Figura 19.

Mapa de población con acceso a computadora e infraestructura hotelera de acuerdo con su tamaño (medianos y grandes), a nivel AGEB en Cancún, 2020.



Fuente: Elaboración propia con datos del CONEVAL.

Con base en lo anterior, se observa que la región que ha presentado el mayor rezago en todos los indicadores de bienestar ya señalados, también muestra la mayor carencia de computadoras por vivienda, a la vez que se hace evidente que los espacios que están mejor en este indicador se ubican cerca de los grandes hoteles.

Una vez que se han revisado los indicadores señalados, resulta importante analizar la forma en que el principal destino turístico de México ha creado esta polarización económico-social, a pesar de toda la derrama económica generada, incluyendo la alta oferta laboral y el constante aumento de llegada de pasajeros nacionales e internacionales. Si bien, los defensores del modelo desarrollista suelen aducir que existen diferencias en los niveles del bienestar dentro de todas regiones, es

importante resaltar que la polarización no puede ser vista como un efecto secundario de del desarrollo desde una perspectiva integral, aun cuando puedan existir excepciones a nivel micro, pues el objetivo del desarrollo es una mejora en la calidad de vida que llegue a la mayoría de los habitantes de un punto geoespacial, sobre todo cuando existe la especialización en una industria específica.

Una de las principales razones por las que, el establecimiento de enclaves sigue siendo una práctica común en las naciones periféricas, es que aporta rápidos e importantes beneficios económicos, primero al capital extranjero, pero también deja una derrama económica en la zona receptora. Dado que, en la concepción dominante, impulsada por el pensamiento neoliberal, el desarrollo se mide únicamente en cuestiones monetarias o en el valor de la producción, las estrategias de desarrollo a partir de enclaves resultan ampliamente recomendables, pues es innegable la derrama económica que producen, pero, cuando la concepción del desarrollo es más amplia y se contemplan aspectos como las condiciones de vida, el acceso a derechos básicos universales como la educación o la salud, el desarrollo mediante enclaves turísticos, éste revela su verdadera cara.

Lo anterior se ha demostrado en el análisis de este segundo capítulo; Cancún se ha consolidado como un centro turístico de primer mundo con una derrama económica considerable; se ha mostrado cómo el municipio de Benito Juárez, del cual Cancún contiene el 98% de la población, representa por mucho el mayor nivel del PIB estatal, lo que ha atraído a muchas personas en busca de trabajo, lo que explica el acelerado crecimiento poblacional. Sin embargo, cuando se analizan otras perspectivas del crecimiento, como en el último apartado de este segundo capítulo, se observa que el desarrollo es aún un anhelo, es decir no se ha concretado para las mayorías. El análisis a nivel de AGEBS muestra un patrón de segregación y de marginación de determinadas zonas, principalmente donde habita la base trabajadora; es ahí donde el nivel de rezago social es muy alto. Tal como se señaló en el primer capítulo, las estrategias desarrollistas fundamentadas en el modelo de enclave tienden a generar marginación y zonas de exclusión y pobreza. Cancún se ha convertido en un espacio donde conviven la más opulenta riqueza y la miseria. Aunque en muchos aspectos sociales hay rezago,

posiblemente el que más llama la atención es la falta de cobertura en materia de salud, en un lugar donde la iniciativa privada provee la mayoría de los empleos y que está obligada por ley a proporcionar seguro social; esto revela que las condiciones laborales de este CIP no son ni siquiera las que marca la ley. La precarización del empleo ha sido constantemente señalada como una de las principales consecuencias de la adopción del modelo económico neoliberal.

Por lo anterior, en el siguiente capítulo se analizará si estas condiciones de marginación han presentado algún nivel de mejora con el ascenso del Movimiento de Regeneración Nacional al Poder del Ejecutivo federal en 2018 y, al estatal en 2022, que ha prometido un cambio de paradigma orientado al bienestar de los sectores más vulnerables a través de la instrumentación de un proyecto de desarrollo nacional y regional ajeno al modelo neoliberal, el cual ha tenido que enfrentarse, tanto a los intereses del gran capital, como a los efectos de la pandemia y postpandemia del COVID-19.

CAPÍTULO III. TRANSICIÓN POLÍTICA EN MÉXICO, PANDEMIA Y POSTPANDEMIA: IMPLICACIONES DEL NUEVO MODELO EN EL CIP CANCÚN, 2018-2023.

El presente y último capítulo analiza las transformaciones en Cancún acontecidas de 2018 a 2023, considerando tres elementos fundamentales que han modificado el entorno interno e internacional de este enclave, que corresponden: 1) a la transición política en México a partir de 2018, con el ascenso presidencial de Andrés Manuel López Obrador al frente del ejecutivo nacional, así como efectos más importantes derivados del inicio de la pandemia por Covid-19 en 2020. 2) Posteriormente, se presentan algunos indicadores relacionados con la actividad turística en el contexto de la post pandemia y, 3) finalmente, se realiza un análisis sobre las oportunidades de este destino, así como una crítica al modelo de desarrollo instrumentado a partir de la década de 1970 en este espacio territorial.

Resulta importante resaltar que, el proyecto de desarrollo impulsado por el Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA), ha enfrentado una serie de dificultades en su instrumentación, ocasionadas por la crisis sanitaria mundial ya mencionada, pero también por la propia dependencia del país respecto al capital transnacional. En este sentido, se profundiza en los alcances y limitaciones del proyecto que encabeza el mencionado partido político, tanto a nivel federal como estatal, para generar una estrategia de desarrollo local que logre permear a todas las esferas de la sociedad en el caso de Cancún.

3.1. Comportamiento de Cancún durante la pandemia: efectos en la actividad económica

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2019-2024 presentado por Andrés Manuel López Obrador, puso especial énfasis en el desarrollo de la región Sur-Sureste¹⁸ de México

¹⁸ La región Sur-Sureste de México se compone de los estados de Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Yucatán y Veracruz (FIDESUR, 2021).

(RSS), con el fin de mejorar las condiciones de vida de las poblaciones locales y contribuir para solventar las causas estructurales que generan la violencia y la emigración así Estados Unidos, intentando reducir la pobreza y la desigualdad en este espacio geográfico. Los tres grandes proyectos impulsados por la actual administración federal corresponden al: Ferrocarril Interoceánico de Tehuantepec, el Tren Maya y la refinería Dos Bocas, cada uno con enfoques diferentes y objetivos particulares, pero con la visión de detonar el desarrollo de esta región que históricamente ha estado por debajo del nivel de calidad de vida cuando se le ha comparado con el resto del país. Mediante esta nueva estrategia nacional, se busca diversificar las actividades económicas del país para encontrar la homogeneidad o igualdad de oportunidades entre sus habitantes. Por lo anterior, a las obras de infraestructura antes mencionadas, se apoyarán de los programas sociales como: Jóvenes Construyendo el Futuro, Sembrando Vida, entre otros (Plan Nacional de Desarrollo, 2019).

Los proyectos y programas del gobierno de México se vieron afectados por la pandemia del COVID-19, que se presentó en marzo de 2020 con los primeros casos detectados en el país. Esto ocasionó gran incertidumbre en el panorama mundial y nacional. A pesar de ello, la administración federal y gobiernos estatales continuaron con los planes trazados para este sexenio, con algunos atrasos ocasionados por la disminución de la vida laboral del país, pero siempre se mantuvo el interés por realizarlos. La pandemia puso en jaque la vida cotidiana del país, como por ejemplo el impacto en el empleo y contracción del PIB nacional, que a su vez tuvo efectos negativos en los recursos disponibles para su ejecución. Sin embargo, aun con los altibajos antes mencionados, las obras continuaron y se encuentran en etapa de construcción al momento de escribir la presente investigación, teniendo como año de finalización el 2024.

Sin duda, uno de los proyectos insignia del actual sexenio corresponde al llamado Tren Maya, una obra diseñada con el fin de impulsar la actividad turística y la transportación de bienes comerciales en el sureste mexicano, involucrando a los estados de Quintana Roo, Yucatán, Campeche, Chiapas y Tabasco con aproximadamente 1,600 kilómetros de recorrido. Hablando específicamente de Quintana Roo, el proyecto se

extiende prácticamente de punta a punta en toda la entidad, teniendo sus principales rutas entre los tramos 5 y 6, que comprende desde Cancún hasta la capital del estado en Chetumal, pasando por todo el corredor turístico de la Riviera Maya, que cuenta con destinos como Puerto Morelos, Tulum y Playa del Carmen y además atraviesa por Felipe Carrillo Puerto y Bacalar (Ficha técnica del Análisis Costo Beneficio del Tren Maya, s.f.).

Respecto a la pandemia generada por la COVID-19, se trata de una enfermedad emergente causada por un *β-coronavirus* identificado por primera vez en la República Popular China. Tras la dispersión del virus, con 83 casos notificados en 18 países, el 30 de enero de 2020 la Organización Mundial de la Salud (OMS) la catalogó como una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII). Posteriormente, el 11 de marzo de 2020, considerando los niveles alarmantes de propagación y gravedad de la enfermedad, la propia OMS determinó categorizarla como pandemia (Gobierno de México, 2023).

Respecto a México, el primer caso confirmado por la enfermedad de coronavirus se reportó el 28 de febrero y el primer reporte de muerte asociada a esta se dio el 19 de marzo de 2020. El Consejo de Salubridad General (CSG) reconoció la epidemia de SARS-CoV2 como una enfermedad grave de atención prioritaria el mismo 19 de marzo de 2020 (Gobierno de México, 2023). En el estado de Quintana Roo, México, el primer caso asociado a SARS-CoV2 fue confirmado el 13 de marzo, en el municipio de Benito Juárez, y la primera muerte sucedió el 27 de marzo de 2020 (Farah Escalante, Zaragoza Delgado, & Heredia Martínez, 2020).

Durante los poco más de tres años en que fue decretada la pandemia, hubo seis olas epidémicas que impactaron en la población mundial. El COVID-19 planteó un escenario inédito que afectó profundamente la vida cotidiana y las actividades económicas en todo el mundo. En particular, las medidas de confinamiento y distanciamiento social adoptadas para limitar la propagación de la pandemia tuvieron un efecto adverso sobre las economías, dislocando las cadenas de valor y paralizando diversos sectores productivos.

En México, la presencia de la pandemia de la COVID-19 llegó en un momento de debilidad de la economía. Ésta registró un ligero decrecimiento del PIB para el año 2019, con una tasa de 0.048% y en el primer trimestre de 2020, una variación negativa de -2.2% con respecto al mismo trimestre del año anterior. El 30 de marzo fue decretada la emergencia sanitaria, y con ella se suspendieron las actividades no esenciales hasta por un mes; sin embargo, el cierre se extendió hasta el mes de junio. (Huesca et al., 2021). Aún con estas medidas, al 30 de enero de 2022, el país registró 4,930,069 casos totales de contagios por COVID-19 y 305,893 defunciones oficialmente reconocidas. Por su parte, Quintana Roo registró 84,545 casos totales y 4,128 defunciones confirmadas para ese mismo año (Secretaría de Salud, 2022).

De acuerdo con datos de la Secretaría de Salud, el 91% de las defunciones se dieron entre 2020 y 2021, mientras que sólo el 8% corresponde a 2022. Al analizar la información epidemiológica por semana, -que se presenta en la tabla 10- el promedio semanal de defunciones fue de 3,292 en el año 2020, mostrando una reducción del 10.8% para el 2021, 84% para el 2022 y 95.5% hasta septiembre de 2023 (Gobierno de México, 2023). Así, en el periodo comprendido entre 2020 y 2021, el impacto de la pandemia de COVID-19 fue mayor.

Tabla 10

Promedio semanal de casos estimados y defunciones por COVID-19, México, 2020-2023

Año	Casos	Defunciones	Letalidad
2020	38,033	3,292	8.7%
2021	49,882	2,937	5.9%
2022	62,812	527	0.8%
2023	17,749	133	0.7%

Fuente: Secretaría de Salud. Subsecretaría de Prevención y Promoción de la Salud. Gobierno de México, 2023.

La tabla 11, presenta información específicamente del municipio de Benito Juárez durante el periodo de mayor afectación, 2020-2021. Como puede apreciarse, la cifra de incidencia por habitante alcanzó los 263 por cada 100,000 habitantes (H. Ayuntamiento del Municipio de Benito Juárez, 2023).

Tabla 11*Total Casos de SARS-CoV-2 en Quintana Roo y Benito Juárez, 2020-2021*

Casos confirmados	Número absoluto	Porcentaje	Incidencia por 100,000	Población
Total en Quintana Roo				
Hombres	30,333	54.37%	3,238	936,779
Mujeres	25,456	45.63%	2,763	921,206
Total	55,789	100%	3,003	1,857,985
Municipio de Benito Juárez				
Hombres	1,294	54%	282	459,325
Mujeres	1,104	46%	244	452,178
Total	2,396	100%	263	911,503

Fuente: Secretaría de Salud del Estado de Quintana Roo.

En ese mismo periodo, 2020-2021, el municipio de Benito Juárez registró una letalidad del 8.01% por cada 100 habitantes. Sin embargo, la letalidad fue mayor para los hombres con una tasa del 9.6%, mientras que en el caso de las mujeres fue del 6.15%, como se observa en la tabla 12.

Tabla 12*Cifras de defunciones en el municipio de Benito Juárez, 2020-2021*

Defunciones	Absoluto	Letalidad (%)	Casos confirmados
Hombres	1,550	9.60%	16,153
Mujeres	846	6.15%	13,759
Total	2,396	8.01%	29,912

Fuente: Secretaría de Salud del Estado de Quintana Roo, 2021.

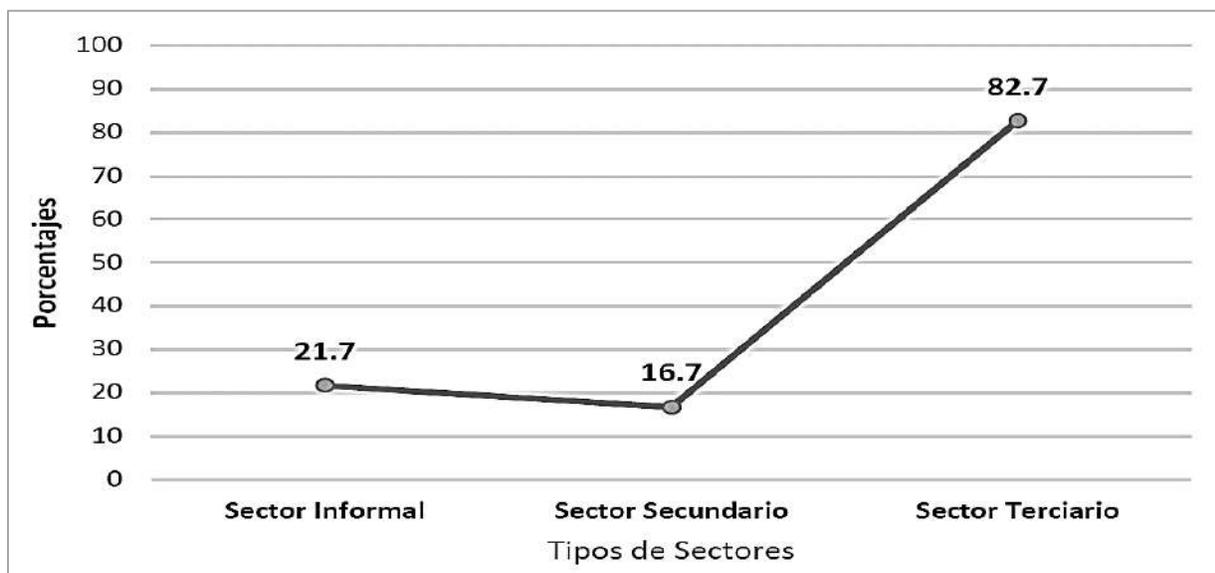
Con este panorama general en materia de salud, en los siguientes párrafos, se procede a describir los efectos que la pandemia en materia económica. Es importante señalar, que poco más del 95% de la población del municipio de Benito Juárez se concentra en la ciudad de Cancún, que es su cabecera municipal. Es donde se concentra la actividad económica, que consiste fundamentalmente en la actividad turística, el

comercio y servicios. Esto se puede apreciar en la Figura 20, con información del Plan Municipal de Desarrollo de Benito Juárez (PMD BJ) 2021-2024, que presenta la tasa de ocupación por sector durante el primer semestre del 2021. Como se observa, el sector terciario concentra poco más del 82% de la actividad económica municipal; a su vez, éste se divide en 78% de actividades dedicadas a los servicios y 22% a comercios.

A su vez, el sector secundario ocupa una posición relativamente baja, de apenas el 16.7%, compuesto en un 69% por actividades de construcción; 29% industria de la transformación y, 2% en industria extractiva y de electricidad. Por su parte, el sector informal representa el 21.7% de ocupación; dentro de éste se considera toda la población que trabaja para una unidad económica operada a partir de los recursos del hogar, pero sin constituirse como empresa. En lo que se refiere al sector primario, el municipio cuenta con importantes recursos naturales, tales como playas, arrecifes y maderas preciosas; sin embargo, la explotación forestal se considera como una actividad menor en el ámbito económico municipal. También tiene recursos pesqueros, pero estos no son explotados (Rodríguez, M. y Lozano, R. 2021).

Figura 20

Porcentaje de tasas de ocupación del municipio de Benito Juárez para el segundo trimestre del 2021



Fuente: Plan Municipal de Desarrollo de Benito Juárez (PMD BJ) 2021-2024.

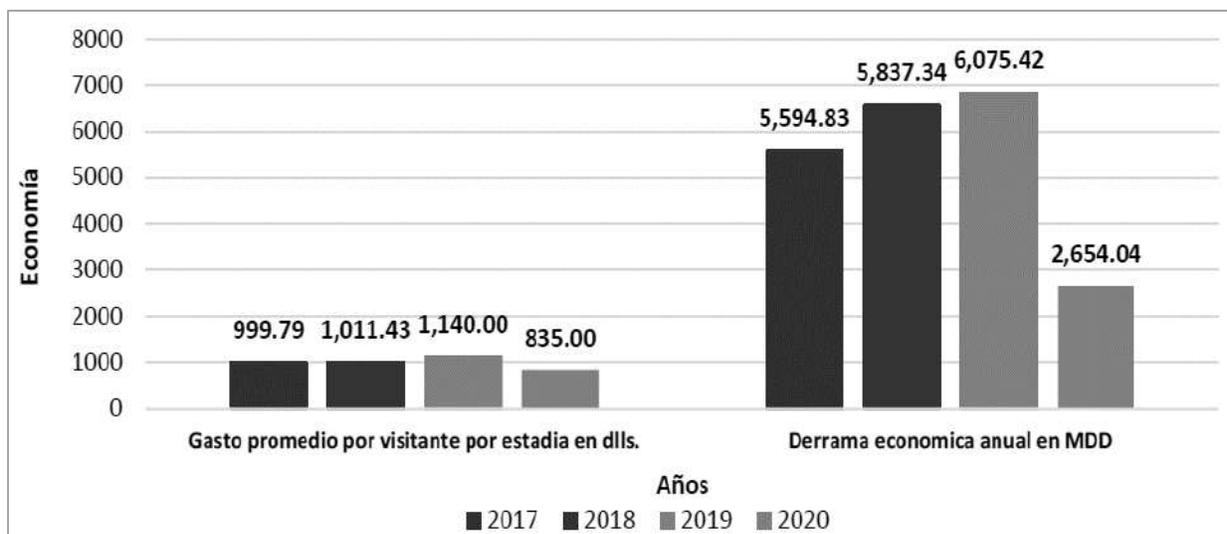
La gráfica revela que, el grueso de la actividad económica se concentra en el turismo; por ello, el análisis de los efectos de la pandemia sobre la actividad económica de Cancún puede circunscribirse a la revisión de los principales indicadores turísticos, especialmente durante los años 2020 y 2021, cuando se agudizaron sus efectos. A continuación, se presenta un análisis de los principales indicadores turísticos considerando las siguientes variables: a) gasto promedio por visitante y derrama económica, b) ocupación hotelera, c) estadía, d) afluencia turística y, e) operaciones aéreas.

a) *Gasto promedio por visitante y derrama económica.*

Según el Plan Municipal de desarrollo del Municipio de Benito Juárez, 2021-2024 (PMD BJ 2021-2024), el estado de Quintana Roo posee una infraestructura turística única en México y Latinoamérica; cuenta con más de 100,000 cuartos y más de 100,000 y, Benito Juárez, Cancún, se considera el municipio más importante en este sentido, porque alberga la mayor infraestructura turística y concentra la mayor parte de los servicios. Por ende, es también el municipio donde se genera la mayor derrama económica en la entidad.

Figura 21

Gasto promedio y derrama económica en el municipio de Benito Juárez



Fuente: Plan Municipal de Desarrollo de Benito Juárez (PMD BJ) 2021-2024.

La figura 21 presenta el gasto promedio por visitante en dólares y la derrama económica anual en millones de dólares, con información obtenida del PMD BJ 2021-2024. Se observa que, entre 2017, 2018, y 2019, el gasto promedio por turista iba en aumento, pues de 2018 a 2019 se incrementó en casi un 13%. Sin embargo, para el año 2020, cuando se resintieron los efectos de la pandemia, se presentó una caída de casi el 27% en este rubro. Dado que el gasto promedio por turista se relaciona estrechamente con la derrama económica por turismo, el comportamiento de esta última fue similar, es decir, un aumento del 2017 al 2019, de casi un 9%, pero de 2019 al 2020 se observó una caída poco superior al 56%.

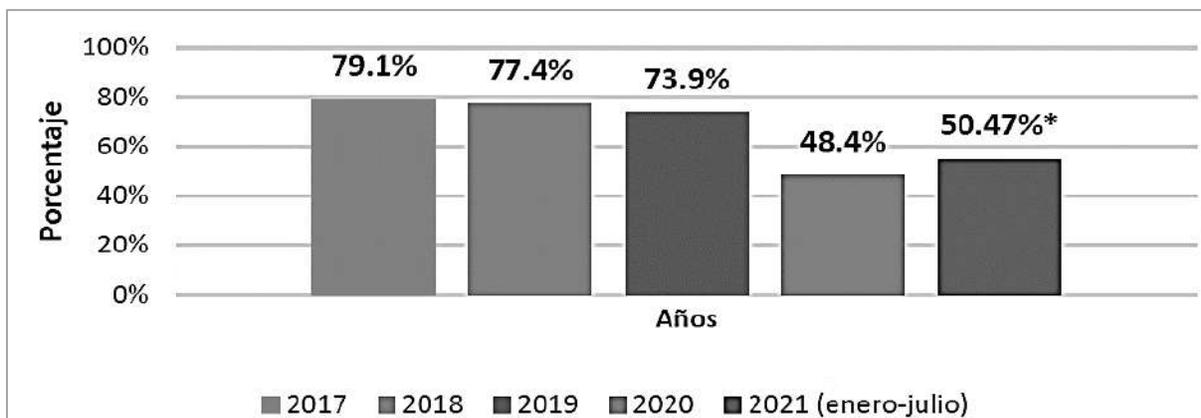
Lo anterior contribuye a dimensionar el golpe devastador para la economía de Cancún, pues más de la mitad de los ingresos por derrama turística se perdieron como consecuencia de la pandemia, lo que a su vez se tradujo consecuentemente en el deterioro de la calidad de vida de los habitantes.

b) Ocupación Hotelera

La ocupación hotelera es otro de los indicadores más importantes, debido a que muestra el nivel de visitantes alojados en edificaciones construidas especialmente para esta industria. La Figura 22, muestra información sobre la ocupación hotelera, expresada en porcentajes aproximados, presentada en el PMD BJ 2021-2024, con base en datos de la Asociación de Hoteles de Cancún, Puerto Morelos e Isla Mujeres (ACHPM&IM).

Figura 22

Porcentaje de ocupación hotelera



Fuente: Plan Municipal de Desarrollo de Benito Juárez (PMD BJ) 2021-2024.

Se puede observar que, en el periodo del 2017 al 2019, hubo una ligera una disminución en el rubro, con un comportamiento promedio del 76.8%, siendo el punto más alto en el ejercicio 2017 con una ocupación del 79.1%. Posteriormente, en ejercicio de 2020 se destaca un descenso a un valor del 48.4%, atribuido a la pandemia. En 2021 se observa una ligera recuperación que arroja el 50.47%, con datos de enero a julio.

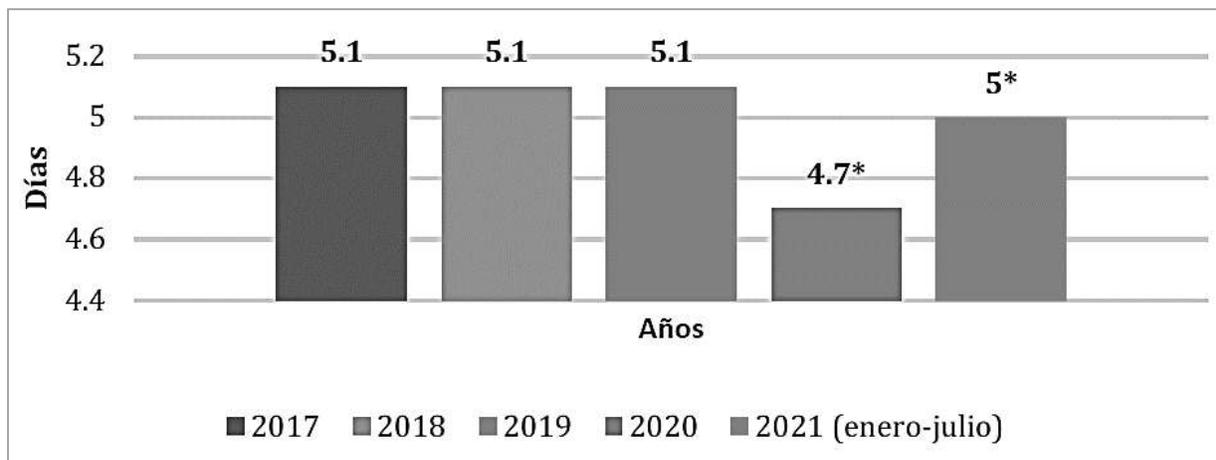
Al igual que ocurrió en cuanto al gasto por visitante y la derrama económica por turismo, la ocupación hotelera también se vio gravemente afectada por la pandemia, con una caída de casi un 35%. Naturalmente, estas variables están estrechamente relacionadas, por ello, tendrán un comportamiento similar; sin embargo, permiten observar desde diferentes ángulos los efectos nocivos de la pandemia sobre la principal actividad económica de Cancún.

c) Estadía

Otro indicador relevante es la duración de los turistas en el destino, es decir, la estadía en días. En la figura 23, con datos del PMD BJ 2021-2024, se muestra el promedio de la estadía en días de los turistas para el año 2017, 2018, 2019 y 2021. Se puede observar que en el transcurso del 2017 al 2019 se mantiene una tendencia de 5.1 días por estadía. En el 2020, el promedio disminuye a 4.7 días, con un ligero repunte para el año 2021 para llegar a un promedio de 5 días.

Figura 23

Estadía en días en el municipio de Benito Juárez



Fuente: Plan Municipal de Desarrollo de Benito Juárez (PMD BJ) 2021-2024.

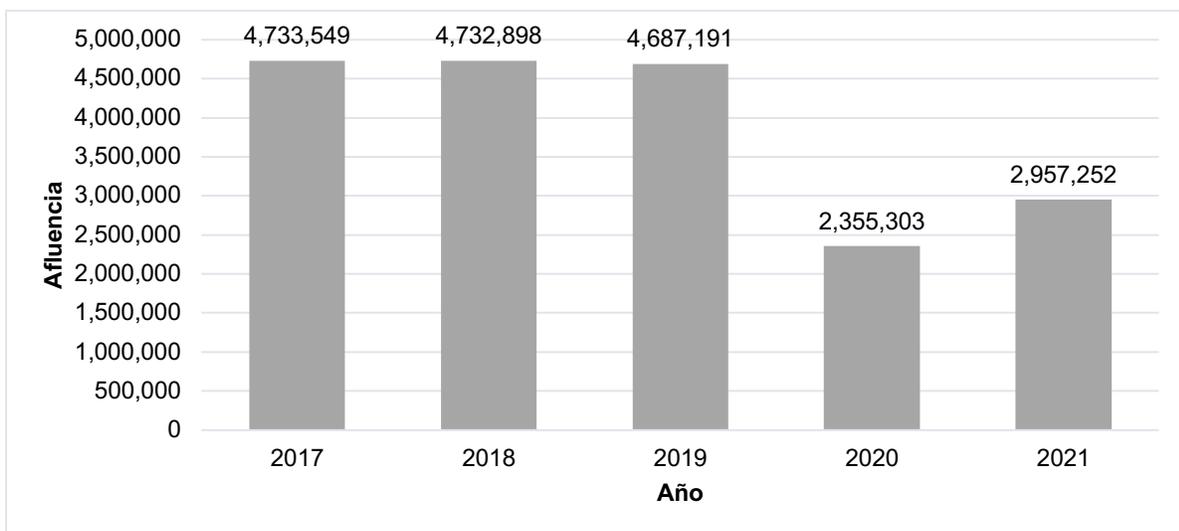
Al igual que las variables revisadas previamente, el indicador de estadía presentó una caída del 7.8% entre el 2019 y 2020, lo que indica una disminución relativamente menor que los otros indicadores turísticos. Es relevante que la pandemia no haya afectado significativamente el número de días que los turistas permanecieron en el municipio de Benito Juárez, lo que hace concluir, que si bien, hubo una reducción significativa en los turistas que llegaron al destino, los pocos que lo hicieron estuvieron casi el mismo número de días que antes de la pandemia. Esto se explica posiblemente porque una vez incurrido en el riesgo de salida y llegada al destino, los días de permanencia, sobre todo en hoteles todo incluido, no se vio afectado.

d) Afluencia turística

La afluencia turística se refiere al número de visitantes de origen nacional e internacional que se desplaza por algún motivo de su lugar de origen hacia alguno de los destinos turísticos de la entidad. En la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** con datos del PMD BJ 2021-2024, se puede observar que en el periodo de 2017 al 2019, la afluencia turística mostró una tendencia ligeramente descendente en 0.9%. No obstante, se aprecia que el número de turistas superó considerablemente los cuatro millones y medio de personas en los primeros tres años, que van de 2017 a 2019.

Figura 24

Afluencia turística en el municipio de Benito Juárez



Fuente: Plan Municipal de Desarrollo de Benito Juárez (PMD BJ) 2021-2024.

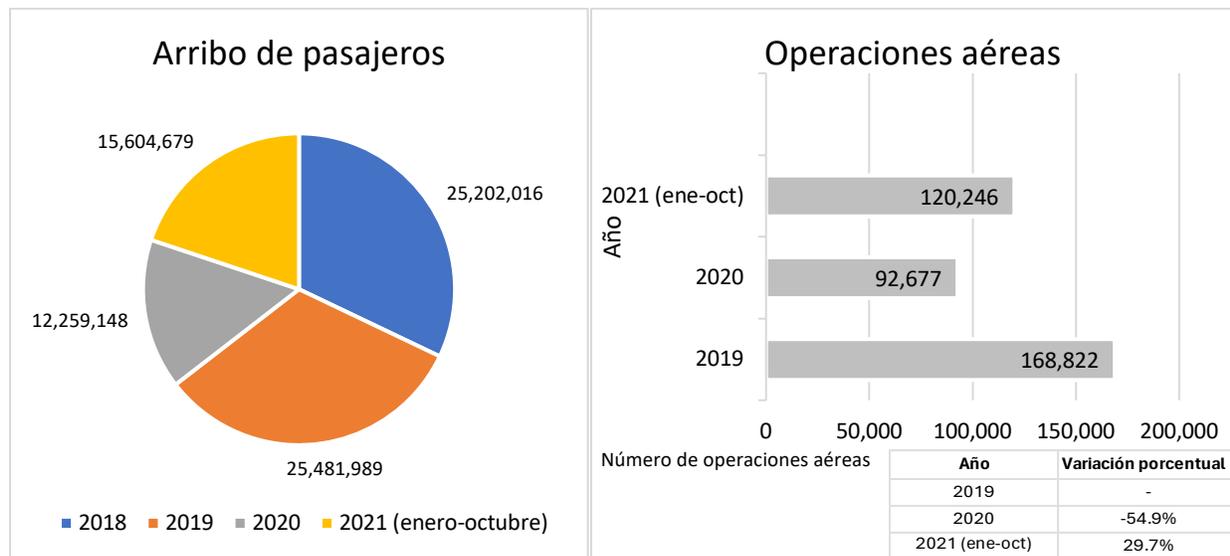
Sin embargo, en congruencia con el análisis de los indicadores previamente revisados, para el 2020 hubo una caída de aproximadamente el 50% de la afluencia turística, pues para ese año la cantidad de visitantes no alcanzó los dos millones y medio de personas. Se trata de un drástico descenso, prácticamente de un momento para otro; la cantidad de visitantes se redujo a la mitad, lo que representó un golpe sin precedentes para la economía de enclave de este destino turístico. Para el 2021, se observa una recuperación de poco más del 25% respecto del año previo. Es decir, para 2021, aún se encontraba lejos de los niveles previos a la pandemia, pero con indicios de una pronta recuperación. La afluencia turística es posiblemente el indicador donde se aprecia con mayor facilidad los estragos que dejó la pandemia en la economía de Cancún.

e) *Operaciones Aéreas.*

La vía aérea es la principal ruta de acceso del turismo hacia Cancún. Una revisión de las operaciones aéreas y récord de pasajeros es otra forma de ver los efectos de la pandemia. La figura 25 muestra información sobre el tema, elaborada con datos proporcionados por Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A. de C.V. (ASUR), reportados en el PMD BJ 2024, que presenta un desglose de la cantidad de pasajeros en el transcurso del 2018 al 2021 y el récord de las operaciones aéreas de 2019 a 2021.

Figura 25

Récord de pasajeros y operaciones aéreas en el municipio de Benito Juárez



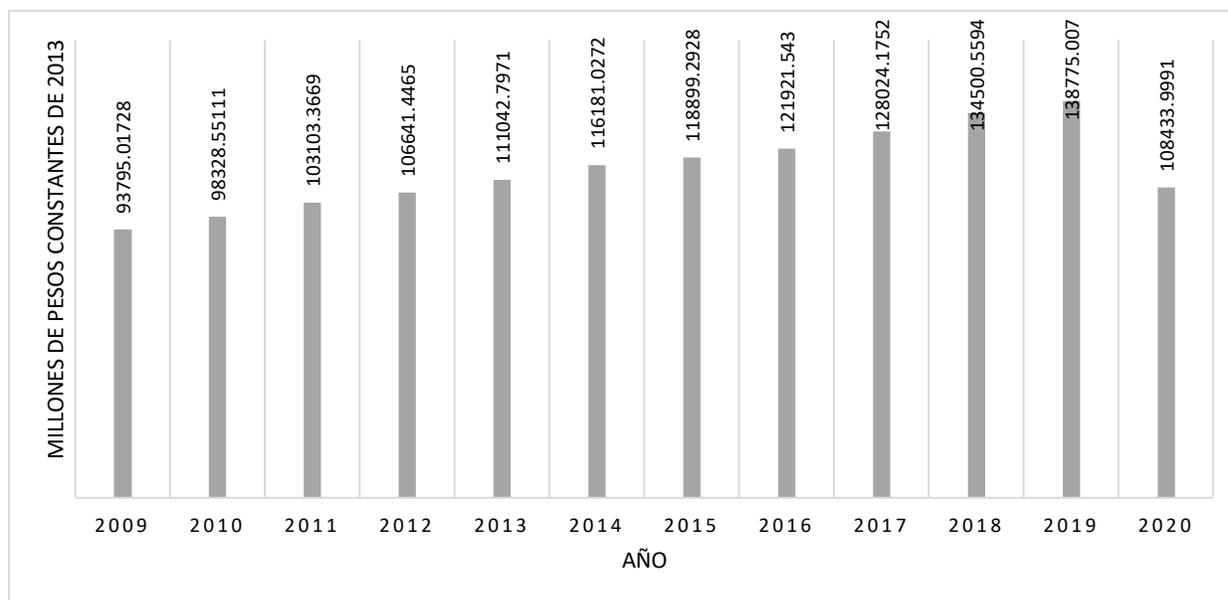
Fuente: Plan Municipal de Desarrollo de Benito Juárez (PMD BJ) 2021-2024.

En la parte izquierda de la Figura 25 se aprecia que, el número de pasajeros que arribaron al municipio creció de 25,202,016 en 2018 a 25,481,989 en 2019 lo que corresponde a un incremento del 1.1%. En el 2020 se percibe una notoria disminución en el número de pasajeros, una caída del 51.8%, en congruencia con la disminución de la afluencia turística para ese mismo año. Se puede apreciar que, para el periodo de enero a octubre del 2021, el número de pasajeros se empezó a recuperar, al experimentar un ligero crecimiento de 27.2 puntos porcentuales. En la parte derecha de la figura 25, se puede observar la caída en las operaciones aéreas ocurrida entre 2019 y 2020, lo que implicó un descenso aproximado del 54.9%. A su vez, notamos en la misma imagen, el aumento en los números de operaciones aéreas en 2021, que a su vez significó una recuperación del 29.7% en el periodo de enero a octubre del 2021.

El impacto sobre los principales indicadores turísticos y la fuerte dependencia de Cancún hacia esta actividad tuvo repercusiones en el agregado de su economía. Esto se puede corroborar analizando el comportamiento del PIB para este municipio, utilizando los datos y las estimaciones elaboradas por la Secretaría de Finanzas y Planeación del estado de Quintana Roo (SEFIPLAN). La figura 26 nos muestra el comportamiento del PIB desde el 2009 hasta el 2020 con datos de la SEFIPLAN.

Figura 26

Producto Interno Bruto Total 2009-2020 del municipio de Benito Juárez



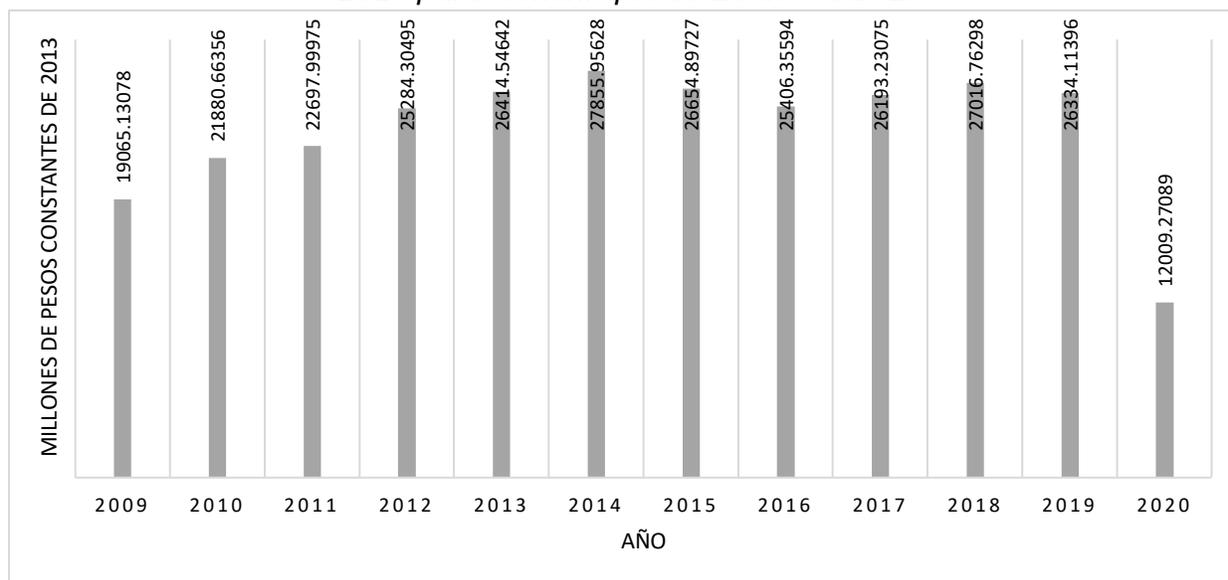
Fuente: Elaboración propia con datos de SEFIPLAN.

Durante el periodo 2009-2019 se observa una clara tendencia positiva del valor agregado de la producción en el municipio, que se ve interrumpida en el año 2020 con un descenso del 22%. Cabe señalar que los datos del 2020 son una estimación que elabora SEFIPLAN, por lo que el monto real podría representar una caída aún mayor. Sin embargo, aun con la estimación, la economía del municipio se contrajo en casi una cuarta parte.

Al restringir el análisis del valor de la producción únicamente para las actividades de alojamiento temporal, así como preparación de alimentos y bebidas, la caída se agudizó. La figura 27, elaborada con datos de la SEFIPLAN, muestra que el PIB 2020 en este rubro tuvo una caída de más de la mitad respecto del año 2019, representando en concreto una contracción del 54% respecto al año anterior.

Figura 27

PIB servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas 2009-2020 para el municipio de Benito Juárez.



Fuente: Elaboración propia con datos de SEFIPLAN.

La revisión y análisis de los indicadores ya mencionados nos permite evidenciar y resaltar dos aspectos fundamentales de la economía de enclave en Cancún: la primera se refiere a la alta dependencia del municipio en su conjunto respecto a las actividades turísticas y el encadenamiento productivo alrededor de éstas; la segunda es que dicha industria turística fue golpeada severamente durante la pandemia, dando como resultado

un declive total de la actividad económica en este importante centro turístico. Sin embargo, este CIP ha mostrado una gran resiliencia y capacidad de recuperación, como se muestra en el siguiente apartado.

3.2 La resiliencia de Cancún: la recuperación de la actividad económica ante la pandemia.

Los efectos negativos de la pandemia llegaron de forma repentina, rompiendo las tendencias positivas que Cancún había mantenido durante más de una década en materia económica. No obstante, así como sus afectaciones fueron inmediatas, la recuperación también ocurrió de forma acelerada, lo que evidencia la capacidad de Cancún para recuperarse de un daño sin precedentes en su economía. En este apartado se revisan los mecanismos y estrategias de recuperación instrumentadas por el gobierno, población y empresarios, así como los efectos derivados de ello.

Sin duda, los estragos causados por la pandemia se hicieron sentir desde antes de que ésta llegara a México, pues el 26 de febrero se permitió el atraco en Cozumel del crucero italo-suizo MSC Meraviglia, al que habían rechazado en Jamaica y Gran Caimán por tener a bordo tres personas sospechosas de portar el virus. Al constatarse que se trataba de influenza, el presidente de México solicitó que se permitiera el desembarco de aproximadamente 6,000 personas a la isla, causando alarma en los turistas y población de Cancún y el resto del Caribe mexicano (Forbes Staff, 2020). Es importante mencionar, que esto se dio en la llamada *temporada baja* del turismo, pero todos los destinos de Quintana Roo se encontraban haciendo preparativos para la *temporada alta* de Semana Santa, periodo en que los turistas no arribaron, causando preocupación y pérdidas a los empresarios de la industria hotelera, operadores turísticos, choferes, taxistas y demás empleados relacionados. La actividad aeroportuaria disminuyó considerablemente a principios de marzo; para Semana Santa solamente arribaron 200 vuelos diarios en lugar de los 580 que se esperaban, cifra que bajó en 80% en abril, poco después del cerco sanitario establecido el 23 de marzo con el programa Sana Distancia. En esa coyuntura el gobernador de Quintana Roo, Carlos Joaquín González indicó que en ese momento

había cerca de 80,000 turistas en el estado, lo que representaba 36% de ocupación, pero ésta bajó al 7% fines de mes (Oehmichen, Escalona, 2020).

El 10 de junio, el propio mandatario estatal manifestó la necesidad de integrarse a las políticas del gobierno federal, por lo que no sería partícipe de ninguna iniciativa que pretendiera desestabilizar al presidente de México y expresó que su proyecto, *Juntos saldremos adelante* tenía la firme intención de dialogar con el sector productivo para mantener el trabajo de quienes tuvieran confinarse en sus casas. Sin embargo, hubo un drástico descenso en el empleo, dado que diversas cadenas hoteleras, grupos de diversiones y centros nocturnos cerraron operaciones de forma temporal. Solamente el Grupo Xcaret se comprometió a mantener los puestos de aproximadamente 13,000 trabajadores del 23 de marzo al 1º de junio. No obstante, únicamente en el rubro de hotelería del estado, se afectaron 400,000 empleos indirectos y 200,000 directos en los primeros meses, pues tan sólo el Instituto Mexicano del Seguro Social reportó 63,847 empleos menos del 13 de marzo al 6 de abril (Vázquez, 2020 y, Oehmichen, Escalona, 2020).

Una de las primeras medidas emprendidas para la reactivación de la actividad turística en Cancún fue la incorporación de los protocolos de higiene y seguridad para operar en medio de la contingencia. A este esfuerzo se sumó la iniciativa privada y empresarial hotelera, así como los trabajadores turísticos que, en conjunto con la autoridad municipal y estatal realizaron la inversión necesaria y se ajustaron a las medidas sanitarias, para obtener una acreditación de seguridad. El 1º de junio de 2020 comenzaron a operar de forma gradual algunos hoteles, parques, restaurantes, líneas aéreas, entre otros, y en julio de 2020 se lanzó el proyecto *Cancun Safe* para concientizar a la población y los visitantes en cuanto al conocimiento, cumplimiento y puesta en práctica de los protocolos sanitarios anti-COVID. Cabe señalar, que Cancún y los destinos del Caribe mexicano fueron los primeros del continente y uno de los primeros a nivel mundial en obtener la categoría de *Safe Travels* por el Consejo Mundial de Viajes y Turismo. Todas las playas públicas pudieron operar hasta el 60% de sus capacidades; se mantuvieron abiertos todos los sitios arqueológicos, así como la mayoría de los hoteles y restaurantes (Caribe Mexicano, 2020). La certificación como *destino seguro*, consiguió la confianza de los visitantes, lo que, aunado a la promoción del destino,

consiguió la captar la atención de algunos viajeros que buscaban salir del confinamiento obligado por la crisis sanitaria.

Otro factor clave para la reactivación económica del municipio Benito Juárez, fue la migración de gran parte de los procesos administrativos al trabajo remoto, así como la integración de herramientas digitales que permitieron aprovechar los recursos y facilidades que provee la tecnología. El aprovechamiento de las redes sociales también fue una importante herramienta de difusión y propaganda, pues éstos se emplearon para promocionar a Cancún como destino turístico y comunicar noticias de relevancia a los usuarios en general. Por ejemplo, la plataforma E-Cun se desarrolló como estrategia administrativa y de logística, con el objetivo de coadyuvar al esfuerzo empresarial. A través de esta plataforma, diversos trámites administrativos se empezaron a realizar de manera digital, a fin de que los empresarios emplearan más tiempo en la operación de sus negocios que en la cuestión administrativa (Baron, 2020).

Por su parte, la Dirección General de Turismo desarrolló una aplicación digital llamada *Discover Cancun*, que alberga y difunde información específica sobre la oferta turística de las empresas que se encuentran registradas y operando legalmente en la ciudad de Cancún. Ésta permite que los prestadores y empresarios turísticos ofrezcan una variedad de opciones, promociones y descuentos a los usuarios, quienes además tienen la certeza que las compañías ahí anunciadas, cumplen con los protocolos de seguridad marcados por la autoridad municipal.

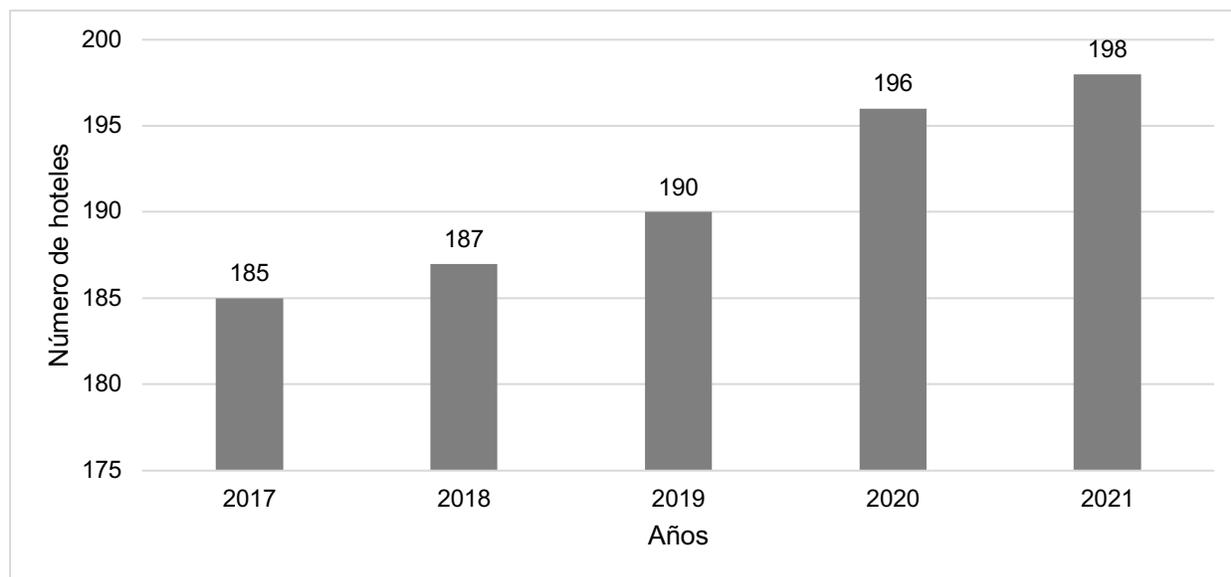
Además de lo anterior, se creó una página web encargada de promover experiencias, actividades y atractivos de la ciudad de Cancún. Según el diario *Novedades de Quintana Roo*, para el 2020, el sitio web ya sumaba más de 131 mil visitas (Redacción Novedades Quintana Roo, 2020). En atención a la situación de la pandemia, se decidió integrar en la página información sobre los consulados generales, asistencia al turista, protocolos sanitarios, pruebas Covid y, demás servicios e información de gran utilidad para el turista.

Otro dato importante es que, el crecimiento de la oferta hotelera no disminuyó durante la pandemia, aunque la afluencia turística si lo hizo. La figura 28, elaborada con

datos del PMD BJ 2021-2024, permite observar que la conformación de nuevos hoteles se mantuvo al alza, aun en tiempos de pandemia.

Figura 28

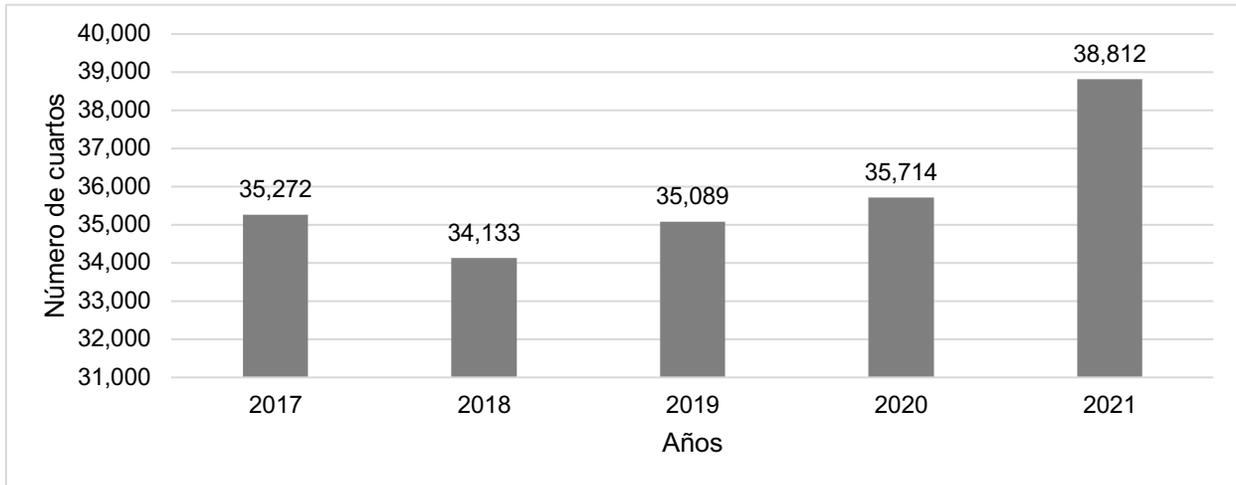
Número de hoteles en el municipio de Benito Juárez



Fuente: PMD BJ 2021-2024.

Esto es congruente con la oferta de cuartos, que también se mantuvo al alza, como se aprecia en la figura 29. De acuerdo con la información proporcionada por el PMD BJ 2021-2024 y la Secretaría de Turismo, en 202, se contabilizó un total de 38,812 habitaciones en Benito Juárez. Cuando la mayoría de los indicadores turísticos iban en picada, la afluencia se había reducido a la mitad, los empresarios hoteleros de Cancún se estaban preparando para ofrecer más cuartos, lo que muestra la actitud positiva y la esperanza de que la pandemia habría de finalizar, por lo que deberían estar preparados para atender la demanda de todos los turistas que vieron frustradas sus intenciones de visitar Cancún por la contingencia sanitaria. Así, se observa que la recuperación de la actividad económica no empezó al final de la pandemia, puesto que, tanto la administración pública como la iniciativa privada comenzaron a tomar medidas durante el tiempo de confinamiento, con miras a estar aptos para el final de la emergencia sanitaria.

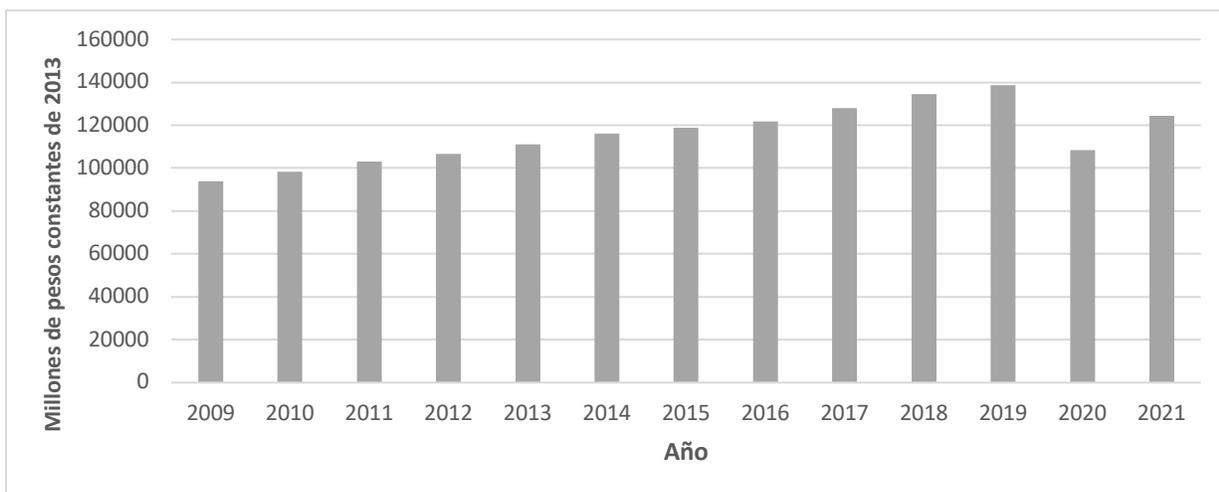
Figura 29
Número de cuartos en el municipio de Benito Juárez



Fuente: PMD BJ 2021-2024.

Todas estas acciones contribuyeron a la reactivación económica del municipio de Benito Juárez, como se evidencia en la recuperación del PIB, principal indicador de la actividad económica reportado por la SEFIPLAN. En la figura 30, se revela un incremento del PIB total en 2021, con variación positiva de 14% con respecto al año anterior, lo que muestra una reparación que aún no alcanzaba los niveles previos, pero que presenta al municipio en franca reparación.

Figura 30
PIB total 2009-2021 del municipio

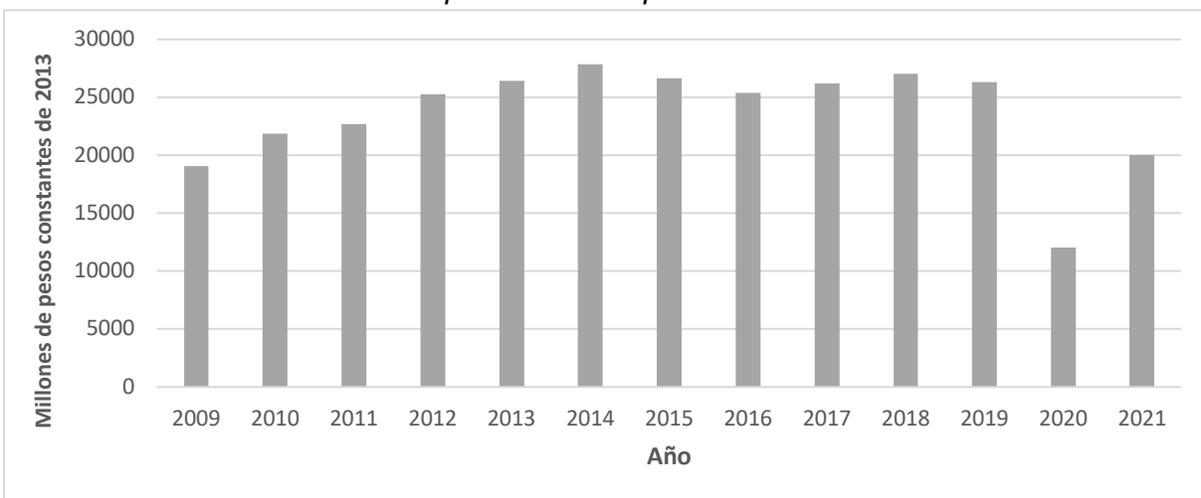


Fuente: Elaboración propia con datos de SEFIPLAN.

Esto se corrobora con el análisis del sector de servicios de alojamiento temporal, que se muestra en la figura 31. En éste, se observa una recuperación del PIB para el ejercicio 2021, con un incremento del 66% respecto al año previo, lo que resulta sumamente revelador sobre la forma en que la economía de Cancún comenzó una pronta recuperación, catalogada como ejemplo mundial de resiliencia, en la que participaron los diversos órdenes del gobierno, el gran capital, la base trabajadora y la sociedad en general.

Figura 31

PIB en servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas 2009-2021 para el municipio de Benito Juárez



Fuente: Elaboración propia con datos de SEFIPLAN.

Así, el destino más golpeado por la pandemia fue también el que presentó una mayor recuperación en corto tiempo. La pandemia, que sometió a Cancún a una situación sin precedentes en el sentido negativo, también se capitalizó para generalizar la autoimagen de que la sociedad cancanense es capaz enfrentar los retos y reconstruirse. La coyuntura sanitaria se consideró como un momento crucial para repensar el desarrollo, buscando la diversificación de la economía, la inclusión de todas las clases sociales en el bienestar que ha producido el turismo, y el trabajo articulado de toda la sociedad con el gobierno.

En su Plan de Desarrollo 2021-2024, el gobierno municipal de Benito Juárez señala que existen muchas áreas de oportunidad para mejorar, por lo que se comprometió a trabajar en los siguientes puntos:

- Aumentar el contenido sobre la oferta turística.
- Acción conjunta con asociación de hoteles para realizar promoción.
- Aprovechar el proyecto de Distrito Cancún para atraer nuevas corrientes turísticas.
- Mejorar las condiciones de calidad e infraestructura en la operación de rentas vacacionales.
- Ofrecer participación gratuita a pequeños empresarios turísticos en la App Discover Cancún.
- Acción conjunta con SEDETUR y la Asociación de hoteles en la convalidación de la información estadística recabada y aprovecharla para definir cursos de acción y mejora en la toma de decisiones.
- Coordinar proyectos, eventos y filmaciones en beneficio a la imagen y promoción del municipio.
- Acción conjunta entre la autoridad municipal y la iniciativa privada y hotelera para optimizar el aprovechamiento de la infraestructura digital establecida.

Así, esta crisis de salud pública sin precedentes, ocasionada por la pandemia del Covid-19, impactó fuertemente todos los ámbitos de la sociedad cancenense y el enclave turístico, haciendo indiscutible, tanto la dependencia de prácticamente todo el municipio respecto a la actividad turística, como la falta de preparación que se tiene para hacer frente a un fenómeno de esta magnitud. En contraste, la pandemia también concientizó sobre los principales problemas y áreas de oportunidad en este territorio y evidenció los retos que se debían afrontar en todos los ámbitos de la sociedad, para mitigar sus efectos y generar los mecanismos para responder a los nuevos, a través de nuevos esquemas de desarrollo.

3.3 Repensando el desarrollo de Cancún bajo el modelo económico de la 4T.

Como se ha indicado a lo largo de la presente investigación, el desarrollo de Cancún ha seguido el patrón de los enclaves turísticos, promovidos en la década de 1970 por el gobierno mexicano, en alianza con la banca nacional e internacional, para intentar paliar

los efectos generados por la crisis de la economía mundo y las acciones restrictivas a las importaciones instrumentadas por el gobierno de Estados Unidos, incluyendo las mexicanas. De esta forma, los llamados CIPs fueron creados con la intención de ser polos detonantes de desarrollo generado a partir de la actividad turística, en zonas geográficas seleccionadas por administración federal. De los cinco proyectos diseñados originalmente, sobresalió Cancún, al tratarse del único destino ubicado en el Caribe mexicano, pues, tanto Ixtapa Zihuatanejo, como Los Cabos, Bahías de Huatulco y Loreto se localizan en el océano Pacífico.

En el caso Quintana Roo, la intención original era generar el desarrollo de las regiones centro y sur de la entidad, a partir de la creación del CIP como abastecedor de los bienes de consumo para otras zonas. Esto solamente se ha logrado de forma parcial, pues Cancún no ha podido vincularse de forma efectiva con otras regiones del estado, fenómeno que se repite en prácticamente en todos los demás municipios quintanarroenses dedicados a esta industria y, esta desvinculación ha propiciado profundas desigualdades en toda la entidad.

Además, al interior del mismo Cancún se observan patrones de segregación social y concentración geográfica de la riqueza y la pobreza en ciertas zonas, como se mostró al final del capítulo dos de la presente investigación. La riqueza generada por el turismo ha beneficiado desproporcionadamente al capital transnacional y un pequeño grupo de empresarios locales, dejando al grueso de los habitantes en condiciones de precariedad, pobreza y graves carencias sociales que ya han sido analizadas anteriormente.

A lo largo de esta investigación, considerando la teoría crítica, se ha argumentado que los resultados observados en Cancún son la consecuencia esperada en las economías de enclave, por tanto, resultados previstos desde un inicio por la teoría de la dependencia y comprobados a partir del análisis de los sistemas mundo, evidenciando las relaciones sociales a partir del patrón centro-semiperiferia-periferia, que se establece en la dinámica de desarrollo desigual cuando regiones o naciones con diferentes capacidades establecen vínculos económico-políticos entre sí. Así, lo que en la actualidad se observa en Cancún, no es más que el resultado natural de un modelo de desarrollo inspirado en la lógica capitalista, la penetración del capital transnacional en

regiones no desarrolladas y la dependencia de éstas respecto a las decisiones adoptadas por los grandes centros del poder económico.

En este apartado, se realiza una reflexión en torno al posible futuro inmediato de Cancún, considerando las coyunturas que enmarcan el contexto actual y el escenario posterior a la pandemia, que como se ya se ha analizado, generó efectos devastadores en la economía de Cancún, pero también la adopción de nuevas medidas y estrategias instrumentadas en todos los niveles de la sociedad cancunense, que demostró una resiliencia no conocida en este espacio de reciente creación, para hacerle frente a la situación sanitaria y emprender una pronta recuperación.

Asimismo, se abordan los posibles efectos de la nueva lógica del desarrollo diseñada desde el gobierno federal con el gobierno de la llamada Cuarta Transformación (4 T), particularmente orientada a la instrumentación de diferentes programas sociales y de creación de infraestructura, que al menos en el papel, buscan equilibrar el desarrollo para que llegue a los sectores menos favorecidos, tanto en el resto del Sur-Sureste, como en Cancún, y las demás mesoregiones de México: 1) megaproyecto Tren Maya, al que se suman otros programas para el desarrollo, entre los que sobresalen dos esquemas orientados específicamente al crecimiento de Cancún y uno más instrumentado a nivel federal, con repercusión positiva en Quintana Roo y, por ende en Cancún: 2) *Programa Integral para el Desarrollo de Proyectos Estratégicos en Cancún (PIDPEC)*, diseñado por el gobierno federal e instrumentado a través de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes de Quintana Roo (SICT) y, 3) El programa *Mujer es Vida*, de alcance estatal, elaborado en la administración de la actual gobernadora Mara Lezama y, 4) los programas federales creados en administraciones anteriores para el aprovechamiento sustentable de los ecosistemas y el patrimonio: *Áreas Naturales Protegidas (ANP)* y *Zonas Arqueológicas (ZA)*.

Actualmente no se cuenta con datos que permitan realizar una evaluación de cada una de las obras o programas que se están instrumentando. Por ello, es importante presentar un panorama general de éstos con base en la información disponible, para identificar, si en efecto, el enfoque del nuevo gobierno es cualitativamente diferente al de

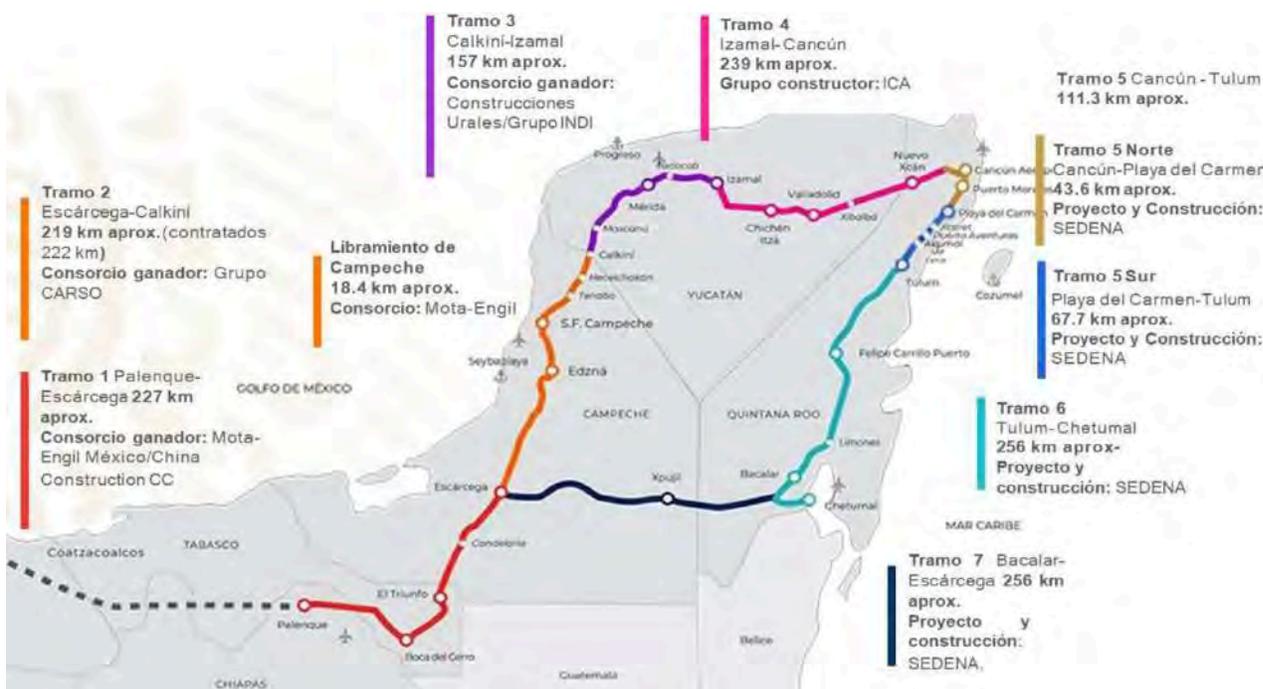
los llamados regímenes neoliberales y, si con ello fuese posible romper con la lógica del desarrollo de enclave en el CIP de Cancún. personas en el Estado de Quintana Roo.

1. El Tren Maya.

Sin duda, el llamado Tren Maya es medular en la estrategia del gobierno federal, orientada a la comunicación de todo en Sureste de México, conformado por Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán, además del estado de Chiapas, mediante este sistema de transporte para pasajeros y carga, que en la actualidad está siendo construido en sus diversos tramos por diferentes instancias: SEDENA, ICA, CARSO, Mota-Engil y Construcciones Urales/Grupo INDI, como se señala en la figura 32.

Figura 32

Distribución de los tramos a las empresas constructoras del Tren Maya



Fuente: Tren Maya Trips, (s.f.).

De acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de Quintana Roo (SICT, QRoo), publicados por el Gobierno de México (2023), se trata de una vía de aproximadamente mil 502 kilómetros con 30 estaciones, que contarán con señalización y sistema de telecomunicaciones. El material rodante incluye 30 locomotoras y 180 carros de pasajeros. Este proyecto pretende utilizar los

derechos de vía ya existentes, para reducir al mínimo el impacto al medio ambiente considerando, de igual forma, la construcción de pasos de fauna a lo largo de la ruta. La revisión del análisis costo beneficio muestra que el proyecto es socioeconómicamente factible con una tasa de rentabilidad inmediata por encima de la tasa social de descuento. El valor presente neto es positivo ascendiendo a un total de 189 mil millones de pesos.

Con base en información gubernamental, el objetivo general del proyecto es impulsar el desarrollo socioeconómico de la región sursureste del país y las comunidades locales, al cumplir los siguientes objetivos particulares.

1. Proveer una nueva oferta de servicio de transporte de pasajeros y de carga que, aunado a que será más rápida que las opciones actuales, favorezca una mayor afluencia turística y facilite el intercambio de mercancías acelerando el comercio,
2. Fortalecer la industria turística en dos puntos: aumentar la estadía en días de los turistas y distribuir la afluencia turística a lo largo de toda la región, evitando que se concentren en un solo lugar. Esto tiene una consiguiente afectación en la derrama económica local.
3. Promover la inclusión social y la generación de empleos consecuente del desarrollo económico de la zona y el acceso a mejores oportunidades (Gobierno de México, 2023).

Desde su presentación en 2019, Fonatur la iniciativa del Tren Maya, fundamentándose en las oportunidades que este proyecto brindaba para proyectar al sureste de México como un ejemplo de desarrollo económico cultural y turístico, para lo que resultaba necesario el compromiso y participación de todos los que ostentan la identidad maya, así como de quienes buscan el bienestar de las comunidades ahí asentadas, así como el respeto de la naturaleza y la conservación del patrimonio tangible e intangible (FONATUR, 2019, p.6). Desde esta concepción, el proyecto se diseñó considerando el espacio geográfico, las características medioambientales y los múltiples atractivos turísticos de la región sur sureste, de los que se podría obtener más beneficios al contar con mayores alternativas de conectividad. De esta forma, el gobierno federal indicó que, con la ejecución del Tren Maya, se buscaba una mayor afluencia turística en la región, así como el aumento en la estadía promedio del turista, en la demanda de

servicios turísticos, y en el aprovechamiento de recursos con potencial turístico, gracias a la disminución en el tiempo de viaje o traslado y reducción en los costos de operación vehicular, generando subsecuentemente un incremento en la derrama económica a nivel local, aunado a la integración económica del estado conduciendo a economías de aglomeración (Gobierno de México, 2023).

Con base en el Análisis Costo-Beneficio del Tren Maya, presentado por el gobierno federal, en los siguientes párrafos se enuncian las principales ventajas que podrían derivar del proyecto, en materia de turismo, considerando las siguientes variables: capacidad de transporte, demanda de transporte y, estadía (Gobierno de México, 2023).

a) *Capacidad de Transporte.*

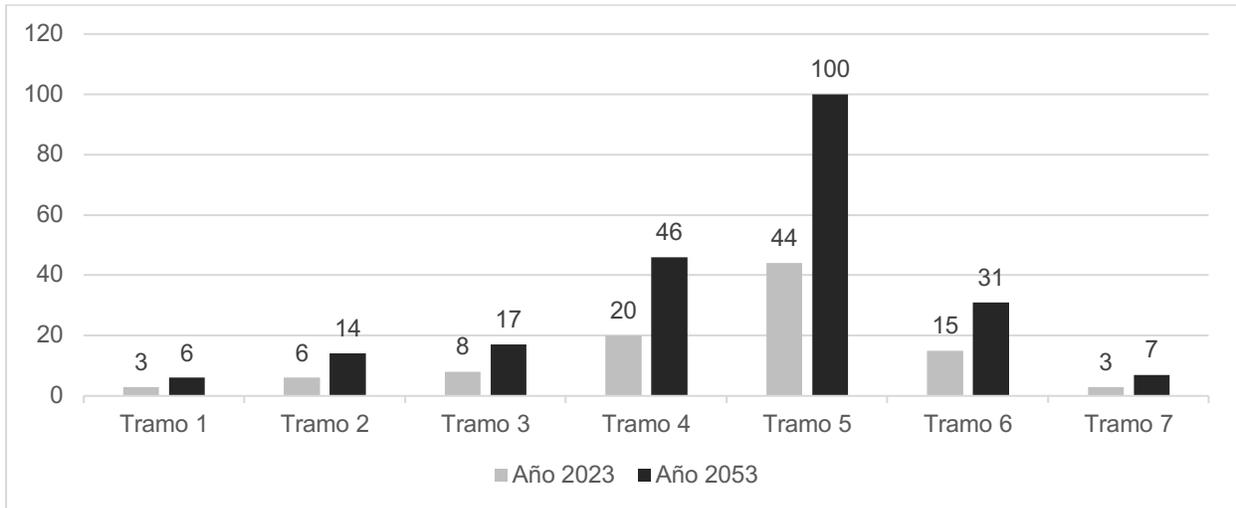
Se refiere al número de viajes ofrecidos por día, que depende en gran medida de varios factores: la capacidad del material móvil, las frecuencias propuestas, y la compatibilidad con los sistemas de señalización y electromecánicos. Se estima que la demanda atribuible al proyecto de *demandas capturables*, es de aproximadamente 325,000 pasajeros diarios y 69,000 toneladas de mercancías diarias, tomando 2019 como el año base para dichas estimaciones. En el caso del transporte de pasajeros, en la figura 33 se muestra la capacidad máxima propuesta por sentido para el año 2023 y lo proyectado para el año 2053, de acuerdo con cada tramo.

Se puede observar que se espera que la ruta con mayor demanda sea el Tramo 5, denominado *Caribe 2 Cancún-Tulum*, seguido por el Tramo 4, *Golfo 3 Izamal-Cancún*. Esto, debido a que actualmente la actividad turística se concentra en los destinos de Cancún y Riviera Maya; se espera que mantenga un alto flujo de turistas, por lo que la capacidad de transporte ofertado debe poder dar abasto a la demanda capturable de pasajeros.

Como se puede ver en la gráfica de la figura 33, con datos de la ficha técnica de análisis costo beneficio del Tren Maya, para el tramo 5 se espera contar con la capacidad para atender aproximadamente 44 mil pasajeros al día en el año 2023 y para el 2053, ascender a más de 100 mil pasajeros al día. Por lo tanto, la capacidad de transporte de pasajeros disponible es superior a la demanda capturable estimada de pasajeros.

Figura 33

Capacidad máxima ofertada por sentido (pasajeros/día)

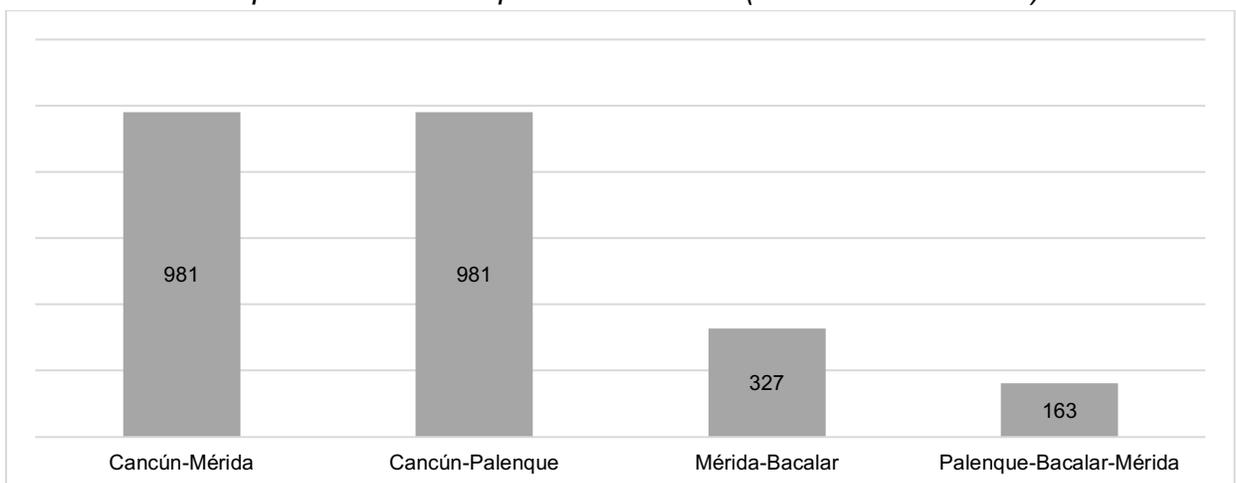


Fuente: Análisis Costo-Beneficio del Proyecto Tren Maya.

Para el transporte de carga, en la figura 34 se muestra de manera gráfica la capacidad ofertada para mercancías por tramo. Se puede ver que, en este escenario se consideran únicamente cuatro tramos; se espera que las rutas con mayor demanda sean dos: Cancún-Mérida y Cancún-Palenque, aspirando a contar con una capacidad máxima de aproximadamente 981 millones de toneladas por año para cada tramo, ofreciendo 12 servicios por semana.

Figura 34

Capacidad ofertada para mercancías (millones de ton/año)



Fuente: Análisis Costo-Beneficio del Proyecto Tren-Maya

Por lo anterior, la capacidad de transporte de carga ofertada por el Tren Maya es superior a la demanda capturable de carga estimada, permitiendo que esta alternativa de transporte se considere como opción factible para sustituir la Línea Mayab, propiciando ahorros de hasta 100% de los costos de operación de ésta.

b) Demanda de Transporte.

Se establece que, el proyecto ferroviario del Tren Maya no pretende modificar la demanda global de transporte de pasajeros, ni la distribución en segmentos de demanda y mucho menos los orígenes-destino de ésta. Lo que sí busca, es modificar la distribución modal de la demanda, es decir, migrar la demanda de transporte en un mayor porcentaje hacia el Tren Maya. Como se puede ver en la figura 35, elaborada con datos de la ficha técnica ya referida, se proyecta que la demanda de transporte del Tren vaya incrementando exponencialmente conforme pasan los años. Esto, en primer lugar, promueve una mayor conectividad entre zonas y, en segundo lugar, ofrece una mejor alternativa de transporte (Gobierno de México, 2023).

Figura 35

Ordenamiento de la demanda potencialmente capturable en la zona por modo de transporte (millones de pasajeros/día)



Fuente: Análisis Costo-Beneficio del Proyecto Tren Maya.

Actualmente, la oferta de servicios de transporte se conforma por autotransporte interurbano, autotransporte colectivo y otras opciones de servicios de transporte turístico. La infraestructura de la red carretera disponible en la zona, se caracteriza por tener bajas velocidades de diseño, deficiencias en la señalización, así como existencia de retornos y cruces no seguros. Aunado a esto, debido a las largas distancias recorridas entre localidades, los vehículos incurren en altos costos generalizados de viaje. En lo que respecta al transporte ferroviario, únicamente se cuenta con este servicio en las partes Oeste y Norte de la península de Yucatán, lo que resulta insuficiente e ineficiente.

De esta forma, se puede ver que el Proyecto Tren Maya ofrece un medio de transporte rápido, asequible, eficiente y confiable expande las alternativas disponibles para los turistas de la región de visitar los atractivos turísticos en condiciones óptimas de tiempo, costo y seguridad.

c) Estadía.

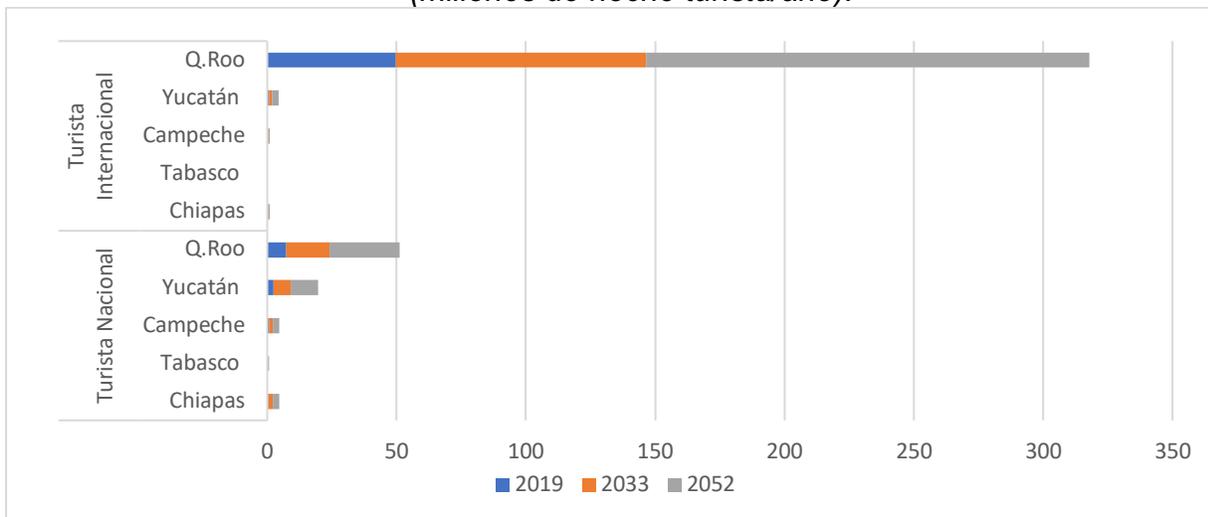
Se trata de un indicador de suma importancia para la actividad turística, pues representa el número de noches que pasa en promedio un visitante en el destino turístico. La estadía promedio de Cancún y la Riviera Maya son los únicos en la zona que alcanza periodos superiores a los dos días. En el Análisis Costo-Beneficio del Proyecto Tren Maya, se presentan los resultados (figura 36) de una encuesta realizada en línea dirigida a turistas nacionales e internacionales, cuyo objetivo fue levantar datos para realizar una proyección de estadía, considerando la existencia de un transporte ferroviario semejante al Tren Maya. En el caso de la muestra de los turistas internacionales, se consideraron aquellos que proceden de los vuelos que llegan al aeropuerto de Cancún, con el objetivo de que la encuesta sea representativa del turismo que recibe la zona. Se concluyó que, considerando la existencia de un nuevo servicio de tren similar al Tren Maya, la estancia de los turistas en la región aumentaría, generando 8% más noches-turista en la zona en su primer año y 17.5% para el 2030.

Esto es congruente con lo que se espera para este indicador. Por lo tanto, se puede llegar a la conclusión que, con el fortalecimiento de la conectividad en la península, así como la mejora en las condiciones de acceso propiciado por el Tren Maya, se tendría un efecto directo y positivo en los hábitos de consumo de los turistas, aumentando su

estadía en la región y, con claros efectos positivos directamente en la derrama económica local.

De manera general, el fin último del proyecto ferroviario Tren Maya es fomentar el turismo, mejorar la movilidad regional y promover el desarrollo económico de diferentes destinos turísticos de la península de Yucatán, incluyendo Cancún. En términos de su impacto socioeconómico, se considera el fomento al turismo, el desarrollo económico y el desarrollo de infraestructura.

Figura 36
Evolución de las noches turista durante el periodo de evaluación del proyecto (millones de noche turista/año).



Fuente: Análisis Costo-Beneficio del Proyecto Tren Maya.

Como se ha mencionado en párrafos anteriores, se espera que el Tren Maya facilite el acceso a destinos turísticos de la región, lo que podría aumentar la afluencia turística de Cancún. Esto produciría un impacto positivo en la industria turística, generando empleo y aumentando los ingresos. Por su parte, la construcción y operación del tren también generaría empleos en la región, desde la construcción de la infraestructura hasta la operación del sistema ferroviario. Esto podría impulsar la economía local y aumentar los ingresos de las personas que trabajan en la industria. Asimismo, la inversión en infraestructura de transporte mejoraría la conectividad de la región, lo que beneficiaría tanto a los residentes como a las empresas que operan en

Cancún. Aunado a ello, una mejor infraestructura de transporte reduce los costos logísticos y mejora la distribución de bienes y servicios.

Por lo anterior, el proyecto es presentado como una forma de obtener una amplitud de impactos socioeconómicos positivos a partir del Tren Maya, para lo que resulta fundamental una buena gestión que vigile de cerca sus aportaciones a economía local y la industria turística, sin perder de vista la protección de los intereses de las comunidades locales y el medio ambiente.

Si bien, se plantea que el Tren Maya tenga relevancia regional y contribuya al desarrollo integral de las zonas en donde se proyecta, resulta innegable que la Terminal Cancún corresponde a uno de los principales atractivos y beneficiarios de este megaproyecto, al ser el punto de unión en donde convergen los tramos 4 y 5, además de estar dotado con taller y cochera. Sin lugar a duda, esta obra será de gran utilidad para la consecución de objetivos impulsados por el gobierno federal, estatal y municipal, en aras de recuperar y engrandecer la capacidad turística de este CIP, integrándolo con otras zonas de importancia histórica, cultural y paisajística, con la finalidad de captar ingresos por vía del turismo, lo que no necesariamente garantiza una distribución equitativa de estos beneficios.

2. El Programa Integral para el Desarrollo de Proyectos Estratégicos en Cancún (PIDPEC).

Se compone de cuatro proyectos de infraestructura, que son: a) el puente vehicular Nichupté; b) el Boulevard Luis Donaldo Colosio; c) la avenida Chac Mool y, d) el Distribuidor Aeropuerto. Como se aprecia, se trata fundamentalmente de obra de infraestructura vial, que busca atender la problemática del transporte, que ha sido ampliamente documentada por diversos estudios.

Sobre este punto, Oran, *et al*, (2017) presentan un estudio que da cuenta de la condición del transporte público, donde enumeran diversos problemas como la falta de planeación sobre sistemas de transporte público y el trazo de las rutas; señalan que hay ausencia de supervisión por parte de las instituciones de seguridad vial, además de diversas deficiencias en las condiciones de las unidades de transporte que ocasiona congestión y contaminación. Asimismo, señalan que en gran medida estas

condiciones obedecen a que el crecimiento poblacional rebasó por mucho el sistema planificado de Cancún, dejando un amplio porcentaje de la población con graves carencias en cuanto a transporte público.

En otra investigación, Calderón (2016) presenta un diagnóstico sobre la movilidad urbana en la zona metropolitana de Cancún, evidenciando los graves problemas que enfrenta este importante destino turístico en materia de transporte. Se señala que, las vialidades de Cancún se han desarrollado como respuesta al rápido crecimiento de la ciudad, usando los derechos de vía de las líneas de energía eléctrica de alta tensión, pero no ha habido un proceso de planeación para una expansión ordenada de las vías. Por ello, las conexiones de transporte entre calles principales son deficientes, además que el crecimiento vehicular ha rebasado por mucho el sistema de vías. Por ejemplo, entre el 2003 y 2006, la cantidad de vehículos creció en un 25%, mientras que el número de vías solamente en 1%. Existe entonces, una *movilidad caótica* que no corresponde con un destino turístico de clase mundial.

Los dos estudios referidos, aunados a las constantes denuncias expuestas en la prensa local sobre el deficiente sistema de movilidad de Cancún, dan cuenta que, entre los muchos problemas de Cancún, el de movilidad representa uno de los principales. Por lo anterior, se prevé que el ya referido Programa Integral mejore las condiciones de movilidad en Cancún, para responder a estas necesidades evidentes.

Tabla 13

Programa Integral para el Desarrollo de Proyectos Estratégicos en Cancún

Obra	Inversión total (mdp)	Meta total	Avance físico	Avance financiero	Operación
a. Puente Nichupté	7,056.0	8.8 km y dos entronques	14%	25%	Marzo 2024
b. Boulevard L.D Colosio	1,114.5	13.3 Km	50%	48%	Octubre 2023
c. Distribuidor Aeropuerto	365.0	Distribuidor	40%	50%	Octubre 2023
d. Avenida Chac Mol	271.0	4.2 km	5%	10%	Diciembre 2023
Totales	8,806.5	26.3			

Fuente: Gobierno de México (2023).

La tabla 13 muestra las obras de infraestructura que componen el PIDPEC, con una inversión total de 8,806.5 millones de pesos, con base en los datos publicados por la SICT en abril del 2023; también se muestra información sobre el monto de inversión, metas, avances y posible entrada en operación.

En los siguientes párrafos se revisan en términos generales cada una de las obras, tanto en el rubro económico como en su impacto social.

a.- Puente Vehicular Nichupté.

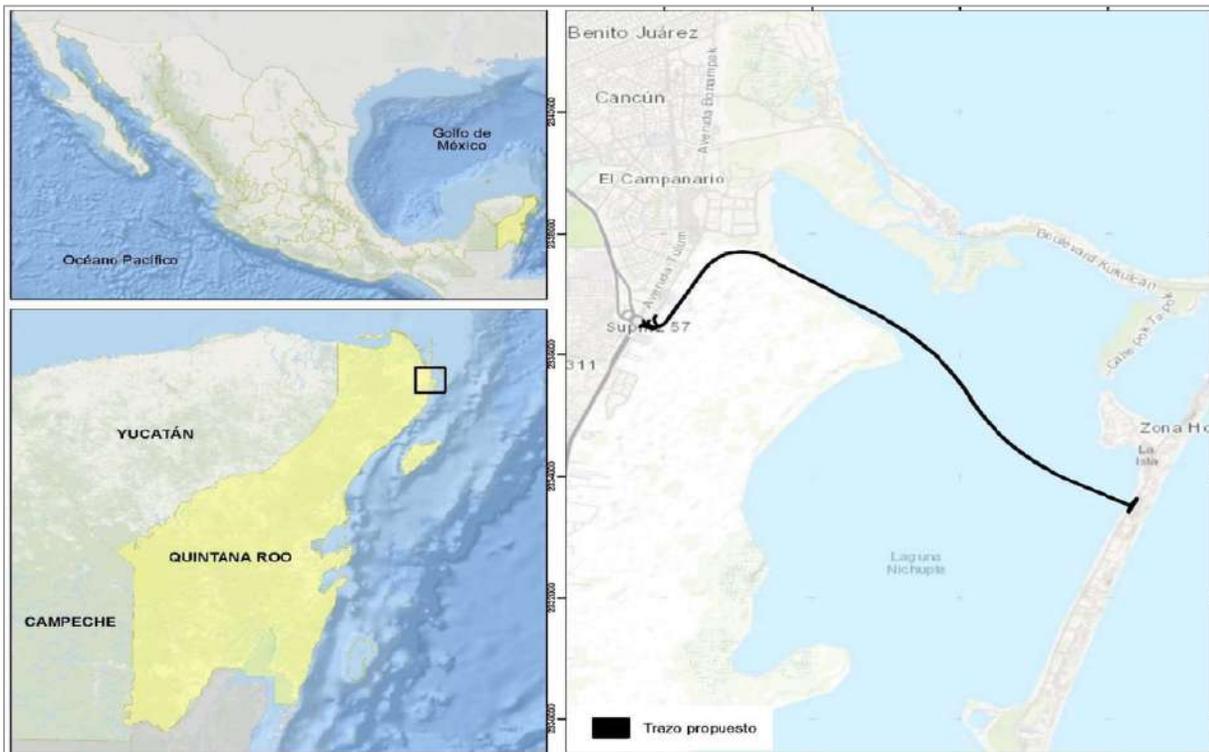
En términos de infraestructura, el proyecto consiste en la construcción de un puente vehicular sobre el sistema lagunar Nichupté, como se muestra en la figura... en una longitud de 8.80 kilómetros, con una sección transversal de 14.90 m, para alojar tres carriles de 3.50 metros, -uno por sentido, más un carril reversible- y andador peatonal. Incluye la construcción de dos accesos. Inicialmente, el proyecto fue concedido en un esquema de asociación público-privada, con una participación de recursos federales, estatales y privados del 39.83%, 6.37% y 53.80%, respectivamente. Sin embargo, este diseño fue modificado, quedando el financiamiento completamente a cargo del gobierno federal (Gobierno de México, 2023).

El proyecto tiene como objetivo mejorar la movilidad entre el centro urbano de Cancún y la zona hotelera, para reducir los tiempos y costos generales de viaje. Representa la única ruta alterna a la que ya existe, lo que cambiará completamente la conexión entre estos dos puntos. Esta obra está alineada con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND,2019-2024), y busca contribuir al desarrollo económico incluyente mediante el impulso a la reactivación económica, fortalecer el mercado interno y el empleo.

También se apega al primer objetivo prioritario del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024: contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal. Además, va en línea con un crecimiento ordenado y con sustentabilidad ambiental que es uno de los ejes del desarrollo del estado de Quintana Roo.

Figura 37

Proyecto Construcción del Puente Vehicular Nichupté, en el estado de Quintana Roo.



Fuente: Proyectos México, 2022.

Lo anterior es fundamental para comprender la nueva perspectiva que sigue la creación de la obra pública en Cancún; se persiguen el bienestar social para personas de cualquier condición social, de forma ordenada y con sustentabilidad. Es importante, mencionar, que si bien, se anunció que la obra sería realizada cuidando todos los elementos ambientales para causar el menor impacto posible, será construida un ecosistema frágil como es la laguna Nichupté, lo que requiere de posteriores análisis sobre potenciales daños en este espacio.

La revisión del análisis costo-beneficio muestra que el proyecto es factible y viable, con una medida de rentabilidad inmediata superior a la tasa social de descuento y, el valor presente neto es positivo, proyectando beneficios adicionales superiores a los mil millones de pesos. En términos de impacto social, se indicó que el proyecto generará beneficios sociales inmediatos mediante la generación de empleos directos e indirectos, así como el acceso a infraestructura que genere desplazamientos más rápidos, fluidos,

y seguros, generando ahorros en los costos generalizados de viaje para la población local y foránea. Esto significa una mejora en el sistema de movilidad en general. De acuerdo con el comunicado emitido por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, el Puente Vehicular Nichupté generará 8,150 empleos directos y 32,600 indirectos. Será una de las vías de acceso a la zona hotelera de Cancún libre de peaje y fortalecerá la seguridad de residentes y turistas ante situaciones de contingencias climatológicas (Gobierno de México, 2023).

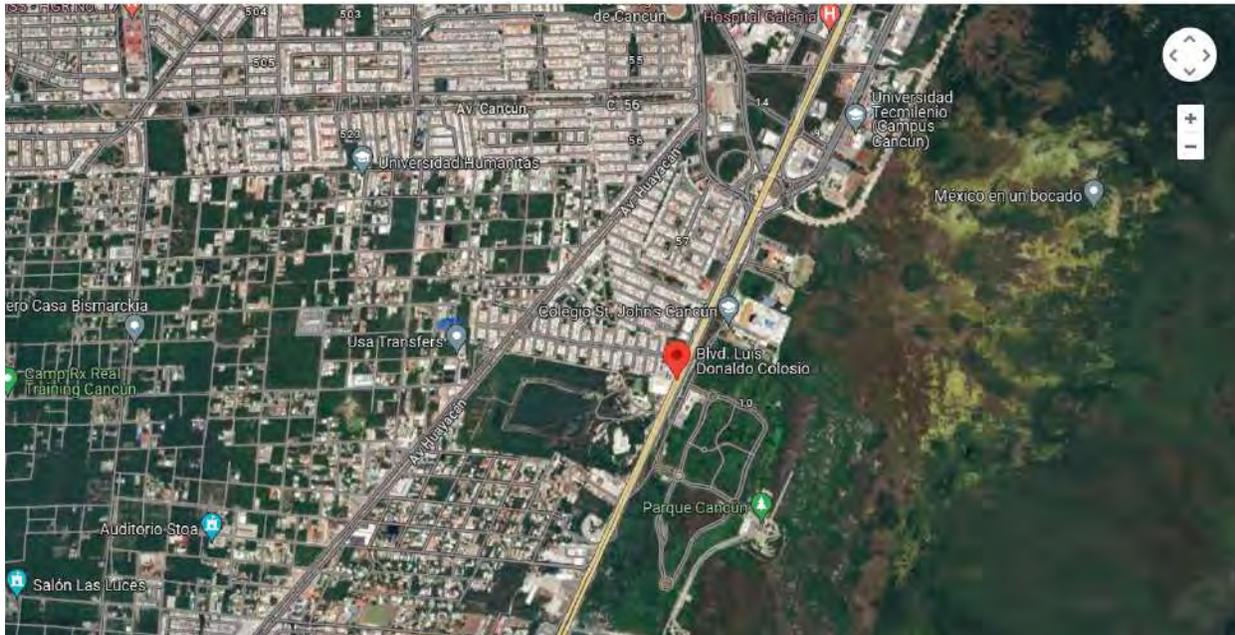
b.- Boulevard Luis Donaldo Colosio.

El proyecto consiste en la rehabilitación de la superficie de rodamiento con concreto hidráulico de la carretera federal MEX-307 Reforma Agraria—Puerto Juárez, en su tramo Boulevard Colosio, en una longitud de 13.5 kilómetros. Incluye la reparación de los carriles laterales existentes, alumbrado y la modernización de bahías de transporte. Inicialmente, el proyecto se estimó en 1,138 millones de pesos. Sin embargo, el monto de inversión ascendió a 2 mil 2,360 millones de pesos, lo que representa un incremento del 107.3%, debido a una modificación en las metas físicas. El proyecto ahora incluye la construcción de dos Pasos Inferiores Peatonales con Rampa (PIPR): Campestre y Anáhuac, al igual que tres retornos a desnivel: Subestación CFE, Residencial Campestre e Isla Azul. Las fuentes de financiamiento son tanto federales como estatales, siendo el 97.46% correspondiente a recursos fiscales y el restante 2.54% como pago de liberación de derecho de vía de los retornos a desnivel por parte del gobierno estatal, por conducto de la Agencia de Proyectos Estratégicos del Estado de Quintana Roo (AGEPRO).

La finalidad de esta obra es mejorar las rutas más importantes en materia de conectividad carretera del estado de Quintana Roo, para así incrementar las velocidades de operación, disminuir los costos de operación vehicular, tiempos de recorrido, y enlazar de una manera más eficiente el Aeropuerto de Cancún con la zona turística, contribuyendo de esa forma con el desarrollo estatal, económico y social (Ver figura 38),.

Figura 38

Imagen satelital del Boulevard Luis Donaldo Colosio



Fuente: Google Maps, 2023.

A su vez, la renovación del Boulevard Luis Donaldo Colosio se encuentra alineado con la tercera directriz del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND, 2019-2024), que busca contribuir al desarrollo económico incluyente mediante el impulso a la reactivación económica, reforzamiento del mercado interno y creación de empleos. De igual forma, se apega al primer objetivo prioritario del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, que busca contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal. Asimismo, se alinea con el objetivo 4 del Plan Estatal de Desarrollo Quintana Roo 2023-2027 que busca garantizar el desarrollo sustentable del estado mediante programas de infraestructura que abonen a la conectividad entre regiones, el bienestar social de las familias, la diversificación económica y la generación de empleos (Gobierno de México, 2023).

La revisión del análisis costo-beneficio muestra, que el proyecto es socioeconómicamente factible, con una rentabilidad inmediata superior a la tasa social de descuento y, el valor presente neto es positivo, con beneficios adicionales por 1, 736

millones de pesos. Considerando que, la base del crecimiento económico de un país descansa sobre el acceso a un transporte ágil, seguro y oportuno, una conectividad eficiente y suficiente permitirá movilizar y controlar de mejor manera los bienes e insumos de producción y de consumo, detonadores del crecimiento regional. De acuerdo con el comunicado emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el proyecto tendrá una generación de 1,584 empleos directos y 6, 337 indirectos. Como efecto paralelo, se prevé reducción de tiempo, costos de transporte y contaminación ambiental, así como la mejora en la accesibilidad entre el Aeropuerto Internacional de Cancún y la zona hotelera, generando un impacto positivo para la industria turística (Gobierno de México, 2023).

c.- Distribuidor Aeropuerto.

La intersección de la carretera federal MEX-307—Reforma Agraria—Puerto Juárez con la vía de acceso al Aeropuerto Internacional de Cancún y la zona hotelera posee una estructura cuya geometría limita la capacidad vehicular y restringe el flujo continuo al tránsito. Aunado a esto, la sección de la estructura que se ubica en el eje Aeropuerto Cancún—Zona Hotelera Cancún no permite alojar carriles de incorporación y desincorporación el cual obliga a los usuarios a realizar maniobras peligrosas y ralentiza las velocidades de operación. Debido a la anterior, surge la implementación del Proyecto Distribuidor Aeropuerto como una solución que mejore las condiciones de operación del Entronque Aeropuerto Cancún (Gobierno de México, 2023).

En términos de infraestructura el proyecto consiste en la modernización del Entronque Aeropuerto Cancún por medio de la construcción de una nueva estructura de 65.24 metros de longitud el cual permitirá alojar cuatro carriles, incorporando carriles de aceleración y desaceleración con longitudes adecuadas para su correcto funcionamiento. Asimismo, los claros de la estructura se pretenden ampliar para incorporar carriles adicionales a la carretera Reforma Agraria—Puerto Juárez sumando un total de ocho carriles. Inicialmente el proyecto se estimó en 243 millones de pesos. Sin embargo, el monto de inversión ascendió a 360 millones de pesos, lo que representa un incremento del 47.8 %. La fuente de financiamiento es federal mediante recursos fiscales (SICT, Dirección General de Carreteras, 2022).

Figura 39

Obra Distribuidor Aeropuerto, Cancún. Avance al 8 de junio de 2023.



Fuente: Bienes Raíces, Quintana Roo, 2023.

La obra se encuentra alineada con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND,2019-2024), que busca contribuir al desarrollo económico incluyente mediante el impulso a la reactivación económica, el mercado interno y el empleo. Del mismo modo, se apega al primer objetivo prioritario del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, que busca contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal. Por lo anterior, también se ajusta con el Plan Estatal de Desarrollo Quintana Roo 2016-2022, que acentúa en la importancia de un crecimiento ordenado y con sustentabilidad ambiental.

La revisión del análisis costo beneficio, muestra que el proyecto es socioeconómicamente factible, con una tasa de rentabilidad inmediata por encima de la tasa social de descuento. El valor presente neto es positivo y con beneficios adicionales por más de 3,000 millones de pesos. De acuerdo con el comunicado emitido por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, sus obras generarán 356 empleos directos y 1,423 indirectos. Se plantea un impacto social y económico positivo, al mejorar la accesibilidad hacia el Aeropuerto Internacional de Cancún desde la zona

turística de Punta Nizuc hasta a la zona hotelera y proporcionar la capacidad vial necesaria para que los usuarios tengan una operación más segura (Gobierno de México, 2023).

d.- Avenida Chac Mool

La carretera federal MEX-307, en su tramo Boulevard Colosio es actualmente la única vía de conexión directa entre la ciudad de Cancún y el Aeropuerto Internacional de Cancún. Por ello, se registra un alto volumen de tránsito con un importante deterioro en la estructura del pavimento, lo que implica altos costos generalizados para los usuarios. Derivado de esto, se planeó la edificación de la Avenida Chac Mool, como ruta alterna para comunicar el Aeropuerto Internacional de Cancún con la ciudad Cancún. En términos de infraestructura, el proyecto consiste en la construcción de una vía de conexión entre Av. Huayacán y la carretera federal MEX-307 Reforma Agraria—Puerto Juárez, con una longitud total de 5.2 kilómetros. Para ello, se planteó una construcción en el tramo: Av. Huayacán—Monte Campestre y, la modernización del tramo: Monte Campestre—Carretera Federal MEX-307 Reforma Agraria—Puerto Juárez. El monto de inversión es de 237 millones de pesos, con financiamiento exclusivamente federal a través de fideicomisos (Gobierno de México, 2023).

Figura 40
Construcción Proyecto Avenida Chac Mool.



Fuente: Bienes Raíces, Quintana Roo, 2023.

De manera semejante a los proyectos anteriores, el objetivo de éste se enfoca en reducir los tiempos de recorrido y los costos generalizados de viaje, al ofrecer una vía alterna que mejore la conectividad. De esta forma, se busca incrementar las velocidades de operación de los diferentes tipos de usuarios, y a su vez generar 347 empleos directos y mil 389 empleos indirectos. El proyecto se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND,2019-2024), que busca contribuir al desarrollo económico incluyente mediante el impulso a la reactivación económica, el mercado interno y el empleo. De igual forma, se apega al primer objetivo prioritario del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, orientado a contribuir al bienestar social, mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal. Además, guarda correspondencia con el 5 y la línea de acción 4 del Plan Estatal de Desarrollo Quintana Roo 2016-2022, centrados en un crecimiento ordenado y con sustentabilidad ambiental.

La revisión del análisis costo-beneficio, muestra que el proyecto es socioeconómicamente factible, con una tasa de rentabilidad inmediata por encima de la tasa social de descuento. El valor presente neto es positivo y con beneficios adicionales por encima de los 900 millones de pesos. La construcción y modernización de este tramo genera un impacto socioeconómico favorable al propiciar una mayor competitividad en el transporte carretero efectuando una movilización más segura y eficiente de bienes y personas en el Estado de Quintana Roo.

3. Mujer es Vida

Se trata de un proyecto para el desarrollo equitativo instrumentado a nivel estatal, puesto en marcha por la Secretaría del Bienestar de Quintana Roo en marzo de 2023, que ha logrado brindar apoyo a 47,500 mujeres residentes de la entidad (El Economista, 2023). Su población objetivo son aquellas mujeres, cuyas condiciones socioeconómicas y de ingreso son equiparables a las condiciones de los hogares con ingresos mensuales inferiores a la Línea de Pobreza por Ingreso per cápita (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2023).

El programa tiene como objetivo contribuir a mejorar el acceso a la alimentación de las familias beneficiarias, mediante la entrega de apoyos en especie y monetarios. El beneficio se entrega de forma bimestral a través de paquetes alimentarios y tarjetas de apoyo económico. Los alimentos se entregan en módulos que son instalados en los once municipios del estado, y las tarjetas de apoyo económico permiten adquirir productos y alimentos de la canasta básica al igual que medicamentos (La-Lista, 2023). Las beneficiarias son residentes de los 11 municipios del estado, incluyendo Cancún. SE pretende contribuir al derecho económico de las mujeres que se encuentran en desventaja social, a fin de mejorar su condición económico-social, reducir las brechas de desigualdad y fomentar su autonomía desde el seno de los hogares, contribuyendo de forma tangencial al bienestar de la sociedad, reduciendo los indicadores de rezago y las carencias sociales de este grupo de atención prioritaria.

4. Programas federales para conservación de los ecosistemas y el patrimonio:
Zonas Arqueológicas (ZA) y Áreas Naturales Protegidas (ANP).

Como se ha mencionado anteriormente, la ciudad de Cancún comenzó como un proyecto desarrollado por el turismo y para el turismo del tipo *Sol y Playa*, al establecerse a lo largo de los litorales acontece una extensiva ocupación espacial del territorio. Como lo mencionan Calderón, *et al* (2020), existe una marcada correlación entre la expansión física del turismo y el de la zona urbana, con la alteración y modificación del medio ambiente negativa, en la mayoría de los casos. Esto no quiere decir que las grandes inversiones privadas sean negativas, sino que el manejo inadecuado de las políticas públicas propicia que se generen este tipo de problemas. En el caso de Cancún, se ha observado un importante deterioro de los ecosistemas costeros que se encuentran en torno a las urbanizaciones, por lo que resulta urgente su atención. Sin embargo, se han hecho muy pocos estudios respecto a las afectaciones del desarrollo turístico y urbanístico en los servicios ecosistémicos marinos y costeros relacionados con el CIP Cancún (Calderón *et al.*, 2020), aunque se han documentado en múltiples fuentes diversas afectaciones ambientales que evidencian el peso que ha tenido el desarrollo económico derivado del sector turístico como eje rector de la entidad.

Por ende, resulta imperante darle importancia al manejo adecuado de las políticas públicas, así como la incorporación y seguimiento de esquemas, lineamientos y programas adecuados que guíen el uso, gestión y aprovechamiento sustentable de los ecosistemas, con la finalidad de armonizar los ámbitos económico, social y ambiental.

Respecto al estado de Quintana Roo, actualmente se tienen dos estrategias principales para lograr un turismo sustentable: 1.- las Zonas Arqueológicas (ZA), orientadas a la preservación de la herencia cultural y, 2.- las Áreas Naturales protegidas (ANP), conformadas para la conservación de la naturaleza. Dado que se busca orientar el modelo de desarrollo hacia un desarrollo sustentable, ambos programas se complementan con acciones para promover la educación ambiental, la promoción del bienestar de las comunidades locales y la conservación del patrimonio histórico tangible e intangible.

1.- Respecto a las Zonas Arqueológicas, el municipio de Benito Juárez cuenta con dos: *San Miguelito* que se encuentra en el kilómetro 6.5 del Boulevard Kukulkán y *El Rey* que se encuentra en el kilómetro 9.5 del Boulevard Kukulkán (SIC México, s.f.).

2.- En cuanto a las Áreas Naturales Protegidas (ANP), son la norma jurídica que protege legalmente el patrimonio natural. En el caso de Cancún, para junio de 2014 ya se encontraban registradas tres ANP (CONACyT, 2014) en el Sistema Estatal de Áreas Naturales Protegidas (SEANPQROO), a las que se sumaron otras tres en agosto de 2023 que aún se encuentran en proceso de registro. Las primeras, -ya registradas y en operación- corresponden a: a) Parque Kabah, b) Laguna Manatí y, c) Ombligo Verde, cuyas características se mencionan a continuación.

a.- Parque Kabah.

Se ubica en Av. Kabah Esq., Av. Nichupté, Ciudad de Cancún. Se declaró como ANP con la categoría de Parque Urbano bajo la administración de Patronato Parque Kabah. Se decretó como ANP el 10 de noviembre de 1995 con una superficie de decreto en 41.489 hectáreas (CONAHCyT, 2014).

De acuerdo con el Artículo 6 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente el cual faculta a los gobiernos de los estados y municipios a

regular la creación y administración de las Áreas Naturales Protegidas de la jurisdicción local, se declara el Parque Kabah como Área Natural Protegida, considerando que cuenta con una vegetación remanente de selva mediana subperennifolia con diferentes grados de afectación generados por la extensa actividad de extracción de tierra, piedra y recursos maderables. La creación de esta ANP se dio con la finalidad de brindar un sistema de amortiguamiento ante los impactos ambientales generados por los asentamientos urbanos a Cancún. El Parque Kabah se concibió para que las comunidades locales conozcan sobre sus recursos naturales, además de contribuir con la calidad de vida de los habitantes y la imagen estética de la ciudad(Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, 1995).

b.- Laguna Manatí.

Ubicada en Prolongación Bonampak, a un costado de la colonia Lombardo Toledano, de la ciudad de Cancún. Se declaró Área Natural Protegida el 9 de agosto de 1999, con categoría de Zona sujeta a conservación ecológica y refugio estatal de flora y fauna, bajo la administración de la Secretaría del Medio Ambiente (SEMA). Inicialmente se decretó con una superficie de 202.990 hectáreas y en la actualidad cuenta con 234 hectáreas (CONAHCyT, 2014 y Editor Macrix, 2023).

De acuerdo con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, la Ley de Equilibrio ecológico y la Protección del Ambiente del Estado de Quintana Roo, las Normas Oficiales Mexicanas, y el Programa de Manejo para la Zona Sujeta a Conservación Ecológica Laguna Manatí, la Secretaría de Infraestructura Medio Ambiente y Pesca sería el órgano encargado de regular cualquier tipo de actividad en esta ANP, debido a que por su fragilidad, el ecosistema de Laguna Manatí es altamente susceptible a alteraciones generadas por las actividades humanas. La región que corresponde a esta área natural tiene gran relevancia ecológica y se considera una zona apta para el desarrollo de estudios de investigación orientados al desarrollo sustentable. Aunado a esto, se ubica cerca de la colonia Vicente Lombardo Toledano y su cuerpo de agua se utiliza para la pesca y recreación (Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo, 1999).

Sin embargo, en febrero de 2023 la Bióloga Mónica Salas, Presidenta del Comité Ambiental encargado de mantener esta ANP, expresó a medios de comunicación, que si bien se trata de un pulmón natural de gran importancia, por mucho tiempo había estado abandonada por el gobierno y a merced de la delincuencia que incluso llegó a comercializar los reptiles de esta zona, por lo que sí optó por construir casetas de vigilancia y solicitar apoyo gubernamental para cerrar definitivamente el lugar a modo de conservación (Editor Macrix, 2023).

c.- Ombligo Verde.

Se localiza en Lote 1 y 2, Mza. 1, SM 33, Lote 1, Mza.1, SM 34 Av. Kabah de la Ciudad de Cancún. Se declaró como ANP con la categoría de Reserva ecológica municipal, bajo la administración del Municipio de Benito Juárez, el 22 de octubre de 2012, con una superficie de decreto en 4,064 hectáreas (Honorable Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo, 2012).

El Ayuntamiento de Benito Juárez Quintana Roo declaró ANP a Ombligo Verde, considerando su relevancia ecológica, en cuanto a geología, demografía, suelo, hidrología superficial, hidrología subterránea, tipos de vegetación y fauna silvestre, en apego al marco legal sobre ordenamientos ecológicos, instrumentos de planeación y control ambiental municipales. Posee una relevancia productiva, al promover el sustento y reproducción de una gran biodiversidad de la flora y fauna predominantes en el área y, también una notoriedad educativa y recreativa, al proveer un espacio público en el que se puedan conducir acciones de educación ambiental mediante la convivencia entre el usuario y el medio ambiente apegado a salvaguardar un pulmón verde en el corazón de la ciudad (Honorable Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo, 2012).

Como se mencionó líneas arriba, en 2023 se sumaron tres nuevas Áreas Naturales Protegidas a las ya existentes. Esto se dio a partir del interés por el cuidado y protección al medio ambiente de la gobernadora Mara Lezama, quien solicitó apoyo del presidente Andrés Manuel López Obrador para conformar las ANP de Jacinto Pat, San Buenaventura y Playa Delfines, con el carácter de áreas de protección de flora y fauna. Los decretos se publicaron en el Diario Oficial de la Federación el 15 de agosto de 2023, aunque al término de la presente investigación, aún no se encuentran registradas en el

Sistema Estatal de Áreas Naturales Protegidas, SEANPQROO (Coordinación General de Comunicación, 2023).

A nivel global, la administración de las ANP se fundamenta en el programa de la UNESCO denominado *El hombre y la Biósfera*, que integra la participación social como estrategia para el manejo sustentable. Uno de los incentivos humanos es la motivación de fomentar la participación social, principalmente de los empresarios hoteleros en el caso de Cancún, quienes obtienen a cambio el otorgamiento de certificados de *buenas prácticas ambientales*, al tiempo en que mejoran la imagen de los servicios que ofrecen haciéndolos más competitivos frente al mercado turístico.

A nivel local, la administración de las ANP en Cancún se lleva a cabo de acuerdo con los objetivos y acciones plasmados en el Programa de Conservación y Manejo, el Plan Operativo Anual, el Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial y, se sujetan a las normas establecidas en el Programa de Uso Público, (Segrado et al., 2015). Aunado a ello, en la Declaración de Cancún, se establece que, como una de las acciones dirigidas a impulsar el desarrollo sostenible, las autoridades estatales y gubernamentales se comprometen a fortalecer la iniciativa Latinoamericana y Caribeña para el Desarrollo Sostenible, ILAC (Cumbre del Grupo Río, 2010). La ILAC tiene como objetivo catalizar múltiples acciones que contribuyan a detener y revertir el deterioro ambiental, impulsar el crecimiento verde y la generación de empleos dignos y, sobre todo, promover el manejo sustentable del capital natural (Biblioteca de Publicaciones Oficiales del Gobierno de la República, 2018).

Como se ha visto, el modelo actual de la industria turística le ha permitido a Cancún tener éxito en el crecimiento turístico, sin embargo, este no es sustentable (Moncada et al, 2020) Si bien, el turismo representa un perjuicio para el medio ambiente por las presiones ecológicas y desarrollos habitacionales, también puede ser aprovechado para impulsar el crecimiento de las áreas rurales o ANP con problemas de empleo. Todo depende de qué tan bien se lleva a cabo la gestión pública para coadyuvar la sinergia entre el aprovechamiento sustentable y las actividades turísticas (Segrado et al., 2015).

Para finalizar el presente apartado, se resalta la aplicación del enfoque teórico empleado en la investigación, para sostener que, tanto el enfoque de la dependencia como los análisis del sistema mundo contribuyen en el análisis el caso de estudio, que corresponde al CIP Cancún, particularmente en lo que se refiere a las relaciones centro-periferia-semiperiferia, dado que se trata de un espacio de reciente creación con características de enclave turístico, por tanto, dependiente de dicha actividad para su subsistencia y funcionamiento, cuestión que no se modificó en términos sustanciales, a pesar de los cambios en la administración pública, tanto federal como estatal y local, dado que la actividad central de la ciudad de Cancún continúa siendo la captación de turismo de masas, lo que se hace patente también con el proyecto emblemático del gobierno, que corresponde al propio Tren Maya, que si bien contribuirá para la comunicación regional, el traslado de mercancías y personas, en el caso que nos ocupa, tiene repercusiones sociales, ambientales, económicas y políticos, que a continuación se mencionan de forma breve y se resumen en la tabla 14.

- Efectos Sociales: Sin duda una de las primeras problemáticas fue la tenencia de la tierra, la negociación no fue sencilla, sobre todo con los terrenos pertenecientes a ejidos, en donde el cabildeo no siempre encontraba acuerdos financieros sobre el precio de la tierra. Fue ahí, donde el gobierno mostró quizá su postura más radical, al expropiar la tierra para que el proyecto no sufriera atrasos; en este caso el poder gubernamental mostró que nada iba a frenar a este proyecto, declarado como asunto de interés y seguridad nacional. Por otro lado, se ha notado un aumento en el índice migratorio, sobre todo en el estado de Quintana Roo, donde como Cancún, es un territorio normalmente formado por migrantes, pero que esta ocasión el proyecto del Tren Maya es el principal motivo de que personas por cuestiones laborales hayan decidido migrar y, se estima que aproximadamente la mitad de todos estos trabajadores se queden en Quintana Roo de manera permanente, buscando primero que nada una fuente de empleo para continuar su vida.

- Repercusiones ambientales: Los obstáculos más marcados del proyecto han tenido que ver con el desequilibrio ecológico que puede significar, de igual forma han sido lo que mediáticamente han sido los que mayor difusión tienen. Sin caer en detalles técnicos, -que incluso alcanzarían para una investigación más amplia para expertos en

el área- la cantidad de hectáreas que se han deforestado han sido significativamente altas, no podemos medir aún los efectos de este impacto ambiental, pero seguramente a mediano o largo plazo los resultados estarán a la vista, aun cuando la península de Yucatán posee unas de las regiones más abundantes de vegetación y fauna que han enriquecido su selva tropical por mucho tiempo. Por otro lado, en el caso de Quintana Roo el tema va más allá del impacto de la flora, aquí el problema radica en que el Tren Maya atraviesa zonas con suelos no muy resistentes, es decir, el subsuelo se considera cavernoso, en donde los ingenieros y arquitectos han tenido los desafíos de infraestructura más complicados; creando puentes para no obstruir el desagüe natural de lagos y lagunas, poniendo tubos de hierro en la delicada zona de cuevas y cenotes del territorio.

- Implicaciones económicas: El sobre costo del proyecto ha superado el 200% de su proyección inicial; el argumento del gobierno se encuentra en las dificultades económicas que dejó la pandemia, como la inflación y su impacto en los precios de materias primas, aunado a esto es la consigna de terminar el proyecto antes que la actual administración del presidente Andrés Manuel López Obrador. Por otro lado, el efecto del empleo temporal ha dejado percepciones positivas en la región, sin embargo, como se comenta en los efectos sociales previamente mencionados, al concluir el proyecto veremos si esto significará un problema de acomodo para todas aquellas personas que decidan quedarse a radicar en el estado o en su caso, la economía encontrará su equilibrio natural.

- Políticos: El Tren Maya junto al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, son los dos proyectos insignia del sexenio del presidente Andrés Manuel López Obrador, sin embargo, el que mayor relevancia y difusión ha tenido es el primero. Incluso el propio presidente ha estado más activo en la supervisión de los tramos del Tren Maya. Ambos proyectos son una propuesta ferroviaria para incentivar el desarrollo en el sureste, que tradicionalmente ha mostrado índices menores de crecimiento económico comparado con la zona centro y la zona norte del país, por lo anterior, la relevancia e interés de que estos proyectos se terminen para mediados de 2024.

Tabla 14*Los pros y contras del proyecto Tren Maya, presente y futuro.*

Pros	Contras
Impacto inmediato en la generación de empleos en su etapa de construcción.	Los costos de su construcción se han duplicado.
Una opción más de traslado para el turismo, que apuntalará la comodidad de los turistas.	El impacto ambiental en el suelo de la costa de Quintana Roo ha sido afectado, los efectos serán evaluados a futuro, en la naturaleza de subsuelo cavernoso.
Funciona con diésel y electricidad, por lo que sus efectos nocivos al aire son menores.	El impacto en la flora y fauna es otro efecto pendiente de evaluar una vez que el tren empiece funciones al 100%.
Desahogo vial de la carretera, sobre todo tramo Cancún-Tulum.	Conflictos sociales por la tenencia de la tierra, sobre con los ejidos.
Circuito que conecta todo el sureste mexicano	Conexión defectuosa con los aeropuertos de Cancún, Tulum y Chetumal.

Fuente: Elaboración propia.

Respecto al Programa Integral para el Desarrollo de Proyectos Estratégicos en Cancún sin duda son obras que este destino turístico necesitaba urgentemente, debido al crecimiento de la densidad poblacional y a su vez, de la oferta de la actividad turística, por lo que esta infraestructura viene a desahogar los problemas de movilidad que continuamente afectaban tanto a la población local como a los turistas. Por ejemplo, el Aeropuerto Internacional de Cancún es el segundo más importante del país por número de pasajeros, pero el primero en número de pasajeros internacionales, estas obras vienen a impulsar y mejorar los servicios turísticos que se ofrece en esta ciudad.

Las coyunturas recientes revelaron las fortalezas y debilidades de Cancún; la pandemia mostró lo frágil que puede ser una economía sustentada en una sola actividad, no obstante, también permitió ver que el trabajo conjunto del gobierno, la iniciativa privada y la sociedad en general es un mecanismo poderoso para enfrentar cualquier adversidad, la velocidad con la que se recuperó Cancún es ejemplo a nivel mundial.

Por otro lado, desde el gobierno federal se ha impulsado una serie de programas para el desarrollo integral de Cancún, en este tercer capítulo se hizo una revisión de los

programas, proyectos y políticas que se están implementando y, se puede concluir que, en efecto se trata de una visión integral del desarrollo, atendiendo problemáticas añejas como el transporte público o el cuidado del medio ambiente. Estas acciones permiten proyectar una visión optimista respecto del rumbo de Cancún, se observa que el gobierno se involucra directamente como actor en la solución de las demandas sociales, algo que antes se dejaba en manos del mercado o de la iniciativa privada, y que como se pudo constatar, dibujó una concentración geográfica de la miseria, zonas de exclusión social donde habita la clase trabajadora.

Una vez revisado de manera resumida los puntos sobresalientes sobre las ventajas y desventajas que puede ocasionar un proyecto de gran escala como el Tren Maya, es interesante cómo será el comportamiento de la nueva dinámica del turismo en esta región, ya que este proyecto viene a ser una especie de alternativa o sustituto de transporte, es decir, es qué media se verán afectados transportistas de pasajeros como autobuses, taxis, plataformas, vanes, etcétera; y la manera que el Tren, modificara las nuevas modalidades de empleo, ya que brindará una nueva alternativa para moverse más rápido y eficientemente a los trabajadores que van de Cancún a cualquier otro punto de la Riviera Maya o viceversa.

Se pone a consideraciones futuras las opiniones al respecto una vez que el proyecto esté concluido en su totalidad para poder analizar cómo se va comportando esta nueva fuerza en la actividad turística, y de la eficiencia que pueda tener al trasladar pasajeros o población local.

CONCLUSIONES GENERALES

La teoría de la dependencia puede explicar los patrones de desarrollo observados en América Latina, a partir de la relación que se establece en las relaciones económicas entre dos naciones con diferentes grados de industrialización y desarrollo; señala que aquellos países que inician con una desventaja inicial (periferia) tienden a acrecentarla con el tiempo, respecto del desarrollo en los países más aventajados (centro), esto es algo opuesto a los principales postulados económicos neoliberales que sostienen que con las relaciones comerciales, sin importar las diferencias entre los involucrados, es posible alcanzar el desarrollo para ambas partes, lo que se conoce como convergencia económica, predicciones que se desprenden del modelo de Solow (1956).

Desde el enfoque de la dependencia, no sólo se niega la convergencia, sino que se afirma que el desarrollo sustentado en postulados neoliberales de apertura y fomento de la inversión extranjera, conducen a incrementar la brecha que separa a los países desarrollados de los subdesarrollados. Con esta base teórica se realiza una crítica al modelo de desarrollo implementado en América Latina, señalando que las relaciones de intercambio desigual han contribuido a la perpetuidad del subdesarrollo de los países periféricos y al crecimiento de los países del centro.

Un concepto estrechamente relacionado con la teoría de la dependencia, incluso emanado de ésta, es el de los enclaves productivos, como estrategias de desarrollo que utilizan los países aventajados en industria para la extracción de materias primas de las naciones periféricas, pero que no se limita a la extracción de productos, sino también aplica para los servicios. Es decir, los países centrales también establecen enclaves en la periferia para solventar su demanda de esparcimiento, el ejemplo más claro de esto son los enclaves turísticos. Como cualquier enclave, el beneficio entre las partes es desigual, las bellezas naturales son explotadas, para el consumo de ciudadanos extranjeros, que a cambio dejan una derrama económica, que en general, acaba beneficiando a otros extranjeros, que son los que poseen el capital para explotar los recursos turísticos de forma masiva.

Este enfoque teórico acusaba que el fomento al desarrollo sustentado en el establecimiento de enclaves conduciría a objetivos contrarios a los deseados, diversos autores mostraron las desventajas de este modelo, sin embargo, fue adoptado por diversos países latinoamericanos, México entre ellos, mediante la conformación de los Centros Integralmente Planeados.

Una de las principales razones por las que el establecimiento de enclaves sigue siendo una práctica común en las naciones periféricas es porque aporta rápidos e importantes beneficios económicos, primero al capital extranjero, pero también deja una derrama económica en la zona receptora. Dado que, en la concepción dominante, impulsada por el pensamiento neoliberal, el desarrollo se mide únicamente en cuestiones monetarias o en el valor de la producción, las estrategias de desarrollo a partir de enclaves resultan ampliamente recomendables, pues es innegable la derrama económica que producen, pero, cuando la concepción del desarrollo es más amplia y se contemplan aspectos como las condiciones de vida, el acceso a derechos básicos universales como la educación o la salud, el desarrollo mediante enclaves turísticos revela su verdadera cara. Lo anterior se ha demostrado en el análisis de este segundo capítulo, Cancún se ha consolidado como un centro turístico de primer mundo con una derrama económica considerable, se ha mostrado como el municipio de Benito Juárez, del cual Cancún contiene el 98% de la población, representa por mucho el mayor nivel del PIB estatal, lo que ha atraído a muchas personas en busca de trabajo, lo que explica el acelerado crecimiento poblacional.

Sin embargo, cuando se analizan otras perspectivas del crecimiento, se observa que el desarrollo es aún un anhelo, es decir no se ha concretado para las mayorías. El análisis a nivel de AGEB muestra un patrón de segregación y de marginación de determinadas zonas, donde el nivel de rezago social es muy alto. Cancún se ha convertido en un espacio donde conviven la más opulenta riqueza y la miseria. Aunque en muchos aspectos sociales hay rezago, posiblemente el que más llama la atención es la falta de cobertura de salud en un lugar donde la iniciativa privada provee la mayoría de los empleos y que está obligada por ley a proporcionar seguro social, esto revela como las condiciones laborales de este CIP no son ni siquiera los que marca la ley.

Las coyunturas recientes revelaron las fortalezas y debilidades de Cancún, la pandemia mostró lo frágil que puede ser una economía sustentada en una sola actividad, no obstante, también permitió ver que el trabajo conjunto del gobierno, la iniciativa privada y la sociedad en general es un mecanismo poderoso para enfrentar cualquier adversidad, la velocidad con la que se recuperó Cancún es ejemplo a nivel mundial.

Por otro lado, desde el gobierno federal se ha impulsado una serie de programas para el desarrollo integral de Cancún, en el tercer capítulo se hizo una revisión de los programas, proyectos y políticas que se están implementando, y se puede concluir que en efecto se trata de una visión integral del desarrollo, atendiendo problemáticas añejas como el transporte público o el cuidado del medio ambiente. Estas acciones permiten proyectar una visión optimista respecto del rumbo de Cancún, se observa que el gobierno se involucra directamente como actor en la solución de las demandas sociales, algo que antes se dejaba en manos del mercado o de la iniciativa privada, y que como se pudo constatar, dibujó una concentración geográfica de la miseria, zonas de exclusión social donde habita la clase trabajadora.

Aún es temprano para establecer con certidumbre los efectos de mediano y largo plazo de esta nueva orientación de la política pública, algo que, si se puede hacer con el modelo de enclave turístico, después de casi medio siglo de su implementación ha tenido resultados contradictorios en el mejor de los casos, pues ha sido una fuente de crecimiento del PIB y ha generado empleos, sin embargo las condiciones laborales no alcanzan a cubrir los requerimientos mínimos de seguridad social, la clase trabajadora exhibe importantes rezagos en materia de salud y educación, algo que no se entiende en un lugar que genera tanta riqueza.

Según lo planteado por el esquema teórico que ha dado sustento esta investigación, Cancún se encuentra todavía ante las fuerzas gravitacionales de la dependencia, pero con una gran oportunidad de poder redistribuir los beneficios que la actividad turística deja en este destino, con estrategias como el mejoramiento de la calidad del empleo con la regulación de la subcontratación de trabajadores que carecían de seguridad social, este esquema aquejaba mucho a los trabajadores ya que carecían de acceso a servicios públicos esenciales de salud y otras prestaciones, en este sentido

el gobierno instruyó una serie de reformas para evitar el *outsourcing*, el cual fungía como una agencia de empleo al margen de la ley, aprovechando la demanda laboral que existe casi siempre en este destino sobre todo en sectores de la construcción, hotelería y servicios.

Sin duda, el modelo de Cancún requiere un rediseño de estrategias para poder brindar a sus poblaciones locales la calidad de vida que el desarrollo económico promete, logrando cubrir las necesidades básicas de sus pobladores alcanzando el umbral mínimo para una vida digna, en este sentido, el agente regulador debe ser el gobierno para poder cerrar las brechas de desigualdad que se van generando cada vez más, sobre todo, por los altos índices de migración que se dan hacia Cancún, que históricamente ha ocasionado un acelerado crecimiento en todos los ámbitos, por lo que la demanda de servicios públicos cada vez es mayor, y la oferta no logra tener el mismo ritmo que se requiere.

Cancún es el ejemplo más exitoso de los Centros Integralmente Planeados, pero no puede dejar de lado que ese éxito conlleva una gran responsabilidad con la base trabajadora, por lo que se reitera que se encuentra ante una nueva oportunidad para poder alcanzar el bienestar social congruente con la derrama económica de esta ciudad; sin duda los proyectos del gobierno federal apuntalarán este CIP ofreciéndole un segundo aire a sus casi 50 años de fundación, será importante observar las políticas públicas que se implementen para alcanzar la tierra prometida, mejorando la atención de diversos temas sociales como la seguridad y el desarrollo urbano, que se han convertido en asuntos que generan una mala fama para el destino en el ámbito nacional e internacional. De igual forma, y aunque en el papel suene difícil, ya que ni ciudades ni países están preparados para problemas coyunturales como crisis económicas, pandemias u otras situaciones adversas de tal envergadura, la sociedad cancanense mostró una gran resiliencia ante la pandemia, logrando recuperar los niveles previos a ésta en apenas un año posterior, e incluso como punta de lanza para mejorar registros en llegadas de turistas, operaciones aéreas, reservaciones, cuartos de hotel, etcétera.

Cancún sigue siendo el futuro del turismo en México, con las obras que están en proceso de construcción se augura un buen escenario expectante para llegar al siguiente

nivel; se encuentra en un gran momento para demostrar de lo que un gigante turístico es capaz de coadyuvar para el desarrollo de su región, si bien ya lo había hecho antes, detonando el corredor turístico de la Riviera Maya, en términos sociales es la gran prueba para este CIP.

FUENTES

- Albuquerque, Francisco (1999). Cambio Estructural, Globalización y Desarrollo Económico Local. *Revista Comercio Exterior*. 696-702.
<http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/285/3/RCE3.pdf>
- Arcas-Abella, J., y Casals-Tres, M. (2011). El futuro del hábitat: repensando la habitabilidad desde la sostenibilidad. El caso español. *Revista invi*, 26(72), 65-93.
- Arellano Morales, M. A. (2022). Consecuencias de la covid-19 en la economía y las finanzas públicas en México: más allá de la pandemia. *El trimestre económico*, 89(355), 829-864.
- Arias, C. y Lina, P. (2018). Apropiación Práctico-utilitaria del Paisaje en Enclaves Turísticos Mexicanos. *El Periplo Sustentable*, (35), 268 - 296.
<https://rperiplo.uaemex.mx/article/view/9114>
- Armstrong, Warwick (1973). Critica de la teoría de los polos de desarrollo. *Eure: Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, 7(3), México, 113-123.
- Arnaiz, S. (1992). El turismo y los cambios de la globalización en *Quintana Roo: Los retos del fin de siglos*. Dachary, A., Navarro, D. y Arnaiz, S. (editores). Centro de Investigaciones de Quintana Roo / VI Legislatura del Congreso de Quintana Roo
- Arocena, J. (2002). *El desarrollo local: un desafío contemporáneo*. Uruguay. Taurus-Universidad Católica Ed.
- Ayuntamiento de Benito Juárez. (18 de Agosto de 2020). *ECun*.
<https://www.facebook.com/watch/?v=358671251964232>
- Bambirra, V. (1974). *El capitalismo dependiente latinoamericano*. México. Siglo XXI Editores.
- Bambirra, V. (1978). *Teoría de la dependencia: una anticrítica*. México. Era Ediciones.

- Barbini, B., Roldán, N. G., Cacciutto, M. y Cruz, G. (2012). Modelos de desarrollo y visiones sobre el turismo. Aportes de la teoría del capital social al paradigma alternativo. *Aportes y transferencias*, 13, 11-26. <http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/1544>
- Baron, J. (14 de mayo de 2020). *COVID-19 en Cancún*. Novedades Quintana Roo: <https://sipse.com/novedades/casos-coronavirus-en-cancun-hoy-14-de-mayo-de-2020-365221.html>
- Beigel, F. (2006). *Crítica y teoría en el pensamiento social latinoamericano*. Buenos Aires, Argentina. CLACSO.
- Benítez, J. (2007). El turismo en el Caribe ¿Economías de enclave? El caso de México y Cuba en Romero, R. y Arriaga, J. *Turismo, medio ambiente y cooperación internacional en el Caribe*. Universidad de Quintana Roo, Plaza y Valdés Editores, 81-93.
- Benítez, J. (2010). La cooperación internacional como instrumento para el desarrollo de la periferia en Romero, R. y Benítez, J. *La agenda de cooperación internacional en la frontera sur de México*. Universidad de Quintana Roo, Bonilla Artigas Editores, 17-40.
- Berneth, L. (2001). Teorías del desarrollo. *Cuadernos de geografía de la Universidad Nacional de Colombia*, 10, 2. 201-235.
- Berumen, S. (enero-abril de 2008). Evolución de la Política del Desarrollo en México (1970-2000). *Icade. Revista de las Facultades de Derecho y Ciencias Económicas y Empresariales* (73) p. 263-281. https://www.researchgate.net/publication/341113717_Evolucion_de_la_Politica_del_Desarrollo_en_Mexico_1970-2000
- Biblioteca de Publicaciones Oficiales del Gobierno de la República. (2018). *Iniciativa Latinoamericana y Caribeña para el Desarrollo Sostenible*. Retrieved 16 de septiembre de 2023, from <https://www.gob.mx/publicaciones/articulos/iniciativa-latinoamericana-y-caribena-para-el-desarrollo-sostenible>

- Bienes Raíces QRoo. (2023). *Avenida Chac Mool comienza su transformación*.
<https://bienesraicesquintanaroo.mx/avenida-chac-mool-comienza-su-transformacion/>
- Bienes raíces Quintana Roo. (2023). *Distribuidor Aeropuerto Cancún*.
<https://bienesraicesquintanaroo.mx/distribuidor-aeropuerto-cancun/>
- Blacutt, Mario. (2013). *El desarrollo local complementario*. Fundación Universitaria Andaluz.
- Blomström, M. y Hettne, B. (1990). *La teoría del desarrollo en transición*. Fondo de Cultura Económica.
- Brenner, L. (2005). State–Planned Tourism Destinations: The Case of Huatulco, Mexico. *Tourism Geographies*, 7 (2), 138-164. DOI: 10.1080/14616680500072349
- Brohman, J. (1996). New Directions in Tourism for Third World Development. *Annals of Tourism Research*, 23(1), p. 48–70. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(95\)00043-7](https://doi.org/10.1016/0160-7383(95)00043-7)
- Calderón Maya, D., Rosas Ferrusca, D., Jiménez Sánchez, D., y Miranda Rosales, D. (2020). Deterioro ambiental en dos ciudades turísticas: El caso de Cancun (México) y Marbella (España). *Academia Journals*, 301-315.
- Cancun International Airport (2022). *Aeropuerto Internacional de Cancún*.
<https://www.cancunairport.com/es/aeropuerto-internacional-de-cancun/>
- Cardoso, F. H. (1979). La originalidad de la copia: la CEPAL y la idea de desarrollo. *Revista Cepal*. [Archivo PDF].
<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/12433?show=full>
- Cardoso, F. y Falletto, E. (1977). *Dependencia y Desarrollo en América Latina*. Siglo XXI Editores. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/2052>
- Cardoso, H. (1990). ¿"Teoría de la dependencia" o análisis concreto de situaciones de dependencia? *Revista Política y Sociedad*, 17. 107-116
<https://revistas.ucm.es/index.php/POSO/article/view/POSO9494220107A>

- Caribe Mexicano. (2020). Página FAQ-Covid-19.
<https://www.caribemexicano.travel/preguntas-frecuentes-covid-19/>
- Carmona, D. (2024). Carta de Intención al FMI. Gustavo Petricioli. SHCP. Julio 22 de 1986. *Memoria Política de México*.
<https://www.memoriapoliticademexico.org/Textos/7CRumbo/1986-FMI-GP.html>
- Carvajal, V. (3 de febrero de 1995). El FMI concede a México la línea de crédito más grande de su historia a cambio de un fuerte ajuste. *El País*.
https://elpais.com/diario/1995/02/03/economia/791766030_850215.html
- Castillo Pavón, O. (diciembre de 2014). *El estado y la política de los polos turísticos de desarrollo*. Revista de Matemáticas:
<https://revistadematematicas.uchile.cl/index.php/RU/article/view/33059>
- Centro SCT Quintana Roo. (2023). *Conexión entre Av. Huayacán - Carretera Federal MEX-307 Reforma Agraria - Puerto Juárez. Av. Chac Mool*.
https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera_publica/#!/consulta/generales
- Chi Poot, H., Guillén Arguelles, E., Bracamonte Pacheco, J. R., & Duran Quiñones, J. O. M. (2022). Innovación y sus impactos económicos en las ventas, ingresos y número de empleados en las microempresas de Benito Juárez, Quintana Roo en tiempos de COVID-19. *Revista RELAYN. Micro y Pequeña Empresa en Latinoamérica*, 6(1).
- Clancy, M. (1999). Tourism and Development. Evidence From Mexico. *Annals of Tourism Research*, 26(1), p. 1–20. DOI: 10.1016/S0160-7383(98)00046-2
- Clancy, M. (2001). *Exporting Paradise. Tourism and Development in Mexico*. Amsterdam: Pergamon Ed.
- Comisión Económica para América Latina (s.f.). *Acerca de la CEPAL*.
<https://www.cepal.org/es/acerca>

- Comunicaciones y Transportes. (2022). *Análisis Costo - Beneficio Entr. Aeropuerto Cancún.pdf*. https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera_publica/#/consulta/documentos
- Comunicaciones y Transportes. (2022). *Análisis Costo Beneficio Proyecto Tren Maya*. <https://www.mst.hacienda.gob.mx/SCI/publicrest/cartera/consulta/63324E70/56484A706257567A64484A6862444D344E7A55794D673D3D>
- CONACyT. (2014). *Áreas Naturales Protegidas del Estado de Quintana Roo*. 16 de septiembre de 2023, <https://conahcyt.mx/cibiogem/index.php/anpl/quintana-roo>
- ContraLínea. (07 de agosto de 2023). *Tren Maya se construye sin deuda ni concesiones a extranjeros: AMLO*. <https://contralineacom.mx/interno/semana/tren-maya-se-construye-sin-deuda-ni-concesiones-a-extranjerosamlo/#:~:text=El%20Tren%20Maya%20es%20propiedad,Obrador%20en%20su%20conferencia%20matutina>
- Coordinación General de Comunicación . (15 de diciembre de 2020). *Puente Nichupté: oportunidad de reactivación económica para Quintana Roo*. <https://cgc.qroo.gob.mx/puente-nichupte-oportunidad-de-reactivacion-economica-para-quintana-roo/>
- Coordinación General de Comunicación . (2023). *Quintana Roo tiene cuatro nuevas áreas naturales protegidas*. Retrieved 17 de septiembre de 2023, <https://cgc.qroo.gob.mx/quintana-roo-tiene-cuatro-nuevas-areas-naturales-protegidas/>
- Coordinación General de Comunicación de Quintana Roo. (06 de marzo de 2023). *Lanza Gobierno de Quintana Roo convocatoria del programa Mujer Es Vida*. <https://cgc.qroo.gob.mx/lanza-gobierno-de-quintana-roo-convocatoria-del-programa-mujer-es-vida/>
- Cordero, A. (2003). El turismo y la dependencia latinoamericana. *Anuario Social y Político de América Latina*, 6. 104-111. Editorial Nueva Sociedad.

Córdoba, I. (2023). Programa Bracero. *Gobierno de México. Memórica*. https://memoricamexico.gob.mx/es/memorica/programa_bracero#:~:text=Entre%201942%20y%201964%20se,mercados%20laborales%20de%20aquel%20pa%C3%ADs.

Covarrubias, A. (2020). *Cambio de siglo: la política exterior de la apertura económica y política*. Tomo IX de la Colección México y el Mundo. COLMEX.

Covarrubias, F. (2015). *El paisaje: arte, contemplación y teorización científica*. Editorial Academia Española.

Cumbre del Grupo Río. (23 de febrero de 2010). *Declaración de Cancún. Riviera Maya, México*. Revista Aportes para la Integración Latinoamericana: <https://revistas.unlp.edu.ar/aportes/article/download/3394/3249>

Dávila, A. (2015). Centros Integralmente Planeados (CIPS) en México: el proyecto turístico del FONATUR. *Quaderns de Recerca en Urbanisme*. <https://www.raco.cat/index.php/QRU/article/view/311319>

Demas, W. (1955). *The Economics of Development in Small Countries, with Special Reference to the Caribbean*, Mc Gil Ed.

Diario Oficial de la Federación. (31 de mayo de 1989). Plan Nacional de Desarrollo- 1989-1994. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/compila/pnd/PND_1989-1994_31may89.pdf

Diario Oficial de la Federación. (8 de octubre de 1974), *Decreto de creación del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo*. https://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=203140&pagina=5&seccion=0

Dirección General de Carreteras. (2022). *Entronque Aeropuerto Cancún*. https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera_publica/#!/consulta/generales

Discover Cancún. (s.f.). *Discover Cancún disponible para iOS y Android*. <https://discovercancun.mx/login>

- Dos Santos, T. (1970). The structure of dependence. *The American Economic Review*, 2 (60). *American Economic Association*, 231-236
<http://www.jstor.org/stable/1815811>
- Dos Santos, T. (1972). *Dependencia y cambio social*. Amorrortu Editores
- Dos Santos, T. (2002). *La teoría de la dependencia, balance y perspectivas*. Plaza & Janés.
- Dos Santos, T. (2011). *Imperialismo y dependencia*. Fundación Biblioteca Ayacucho.
- Durand, L. (2008). De las percepciones a las perspectivas ambientales. Una reflexión teórica sobre la antropología y la temática ambiental. *Nueva Antropología*, 68 (21), 75-87. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=15906805>
- Editor Macrix. (10 de febrero de 2023). Laguna Manatí, un Area Natural Protegida olvidada por el gobierno y amenazada por la delincuencia. *Macrix Noticias*.
<https://www.marcrixnoticias.com.mx/laguna-manati-un-area-natural-protegida-olvidada-por-el-gobierno-y-amenazada-por-la-delincuencia/>
- El Economista. (13 de septiembre de 2023). *Un primer año de gobierno con cambios y resultados, de la mano y con cercanía a la gente en Quintana Roo*. Gobierno de Quintana Roo: <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Un-primer-ano-de-gobierno-con-cambios-y-resultados-de-la-mano-y-con-cercania-a-la-gente-en-Quintana-Roo-20230913-0030.html>
- El País (s.f.) *Immanuel Wallerstein, un gran referente del pensamiento crítico*.
https://elpais.com/cultura/2019/09/02/actualidad/1567440458_554106.html
- Farah Escalante, D., Zaragoza Delgado, J., y Heredia Martínez, L. (01 de mayo de 2020). *¿Qué sabemos del COVID-19?* Secretaría de Salud del Estado de Quintana Roo:
<https://salud.qroo.gob.mx/revista/index.php/component/content/article?id=124>
- FIDESUR. (2021). El Sur Sureste, una región rica pero rezagada.
<https://sursureste.org.mx/region/#:~:text=La%20regi%C3%B3n%20Sur%20Sures,te%20de,de%20la%20mesorregi%C3%B3n%20Centro%20DPa%C3%ADs.>

- FONATUR. (2019). *U yóol Tsíimin K'áak'. El espíritu del Tren Maya*. Ciudad de México, México: Fondo Nacional de Fomento al Turismo.
- Fondo de Cultura Económica (1986). México: carta de intención al FMI. *El Trimestre Económico*, 53(212(4)), 926–935. <http://www.jstor.org/stable/23396649> MÉXICO: CARTA DE INTENCIÓN AL FMI.
- Fondo Monetario Internacional, FMI (s.f.). *¿Qué es el FMI?* <https://www.imf.org/es/About/Factsheets/IMF-at-a-Glance>
- Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). (1999). *Los 25 años del Fondo Nacional de Fomento al Turismo*. FONATUR.
- Forbes Staff. (27 de febrero de 2020). Autorizan desembarco de crucero en Cozumel, tras descartar coronavirus. Forbes México. <https://www.forbes.com.mx/autorizan-desembarco-de-crucero-en-cozumel-tras-descartar-coronavirus/>
- Frank, André Gunder. (1973). *Lumpenburguesía: Lumpendesarrollo. Dependencia, clase y política en Latinoamérica*. Ediciones Periferia
- Frank, André Gunder. (1992). *El desarrollo del subdesarrollo: un ensayo autobiográfico*. IEPALA Editorial.
- Friedman, J. (1973). *La estrategia de los polos de crecimiento como estrategia de política de desarrollo*, 3. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/44475>
- Gallo, M. y Sandoval, V. (2005). *Historia de México 2. Del Estado oligárquico al neoliberal*. Ediciones Quinto Sol.
- García de Fuentes, A., y Jouault, S. (2021). *Las cooperativas turísticas en la Península de Yucatán: Una reflexión sobre un cuarto de siglo de turistificación de los espacios rurales*. CINVESTAV, Unidad Mérida: https://www.researchgate.net/profile/Maribel-Garcia/publication/342687113_Tourism_development_in_Mexico/links/6434430420f25554da21f943/Tourism-development-in-Mexico.pdf#page=445

- García, A. (1992). *La planificación de centros turísticos de México*. Editorial Limusa
- García, A. Serrano, R. Osorio, M. y López-Carré, E. (2015). Percepción de la comunidad en torno al turismo como factor de desarrollo local. Caso San Pedro. *Turismo y Sociedad*, 16, 43-65.
<http://revistas.uexternado.edu.co/index.php/tursoc/article/view/4433/5038>
- Gauna, C. y Peláez, A. (2021). La construcción del concepto “desarrollo” desde diversas visiones, momentos históricos y espacios geográficos en Gauna, C. Osorio, M. y Peláez, A. *El desarrollo turístico en México. Revisión general y casos de estudio*. pp.31-66. Universidad de Guadalajara Ed.
- Giddens, A. y Turner, J. (2001). *La teoría social hoy*. Alianza Editorial.
- Gobierno de México. (08 de junio de 2023). *Plan de gestión a largo plazo para el control de la COVID-19*. <https://coronavirus.gob.mx/wp-content/uploads/2023/06/2023.06.08-Plan-LP-COVID-Dact.pdf>
- Gobierno de México. (2023). *Consulta de Programas y Proyectos de Inversión en Cartera*.https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera_publica/#!/consilulta/generales
- Gobierno de México. Memórica. (2023). Se anuncia la nacionalización de la banca. <https://memoricamexico.gob.mx/es/memorica/Temas?ctld=3&clid=M2E0MDczYzAtM2E2OS00ODliLThjNmQtYjFkMTZmYTImODFm&cd=false>
- Gobierno del Estado de Quintana Roo. (marzo de 2023). *Convocatoria Mujer es Vida*. https://qroo.gob.mx/sedeso/wp-content/uploads/2023/03/CONVOCATORIA_MUJER_ES_VIDA_23.pdf
- Gómez Rivera, Á. S., Galicia Hernández, Y., Aguirre Crespo, A., Ruiz Muñiz, O., Sosa Molina, H., y Suárez Fernández, F. (noviembre de 2020). *Perfil epidemiológico de la infección respiratoria por SARS-CoV-2 en Quintana Roo, México*. Secretaría de Salud del Estado de Quintana Roo: <https://salud.qroo.gob.mx/revista/index.php/component/content/article?id=133>

- González, M. (2004). Immanuel Wallerstein, el análisis de los sistemas-mundiales y los desafíos a las ciencias sociales. *VI Jornadas de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Google Earth (2023). Ciudad de Cancún, Benito Juárez, Quintana Roo. https://earth.google.com/web/search/cancun/@21.12139824,-86.85640383,2.60913654a,34701.16057565d,35y,0h,0t,0r/data=CnEaRxJBCiUweDhmNGMyYjA1YWVmNjUzZGI6MHhjZTMjYjczYzYyNWZjZDhhGfX1fM1yKTVAIWul4G5_tlXAKgZjYW5jdW4YAiaBliYKJAko4eIPZSUzQBE4eIPZSUzwbIs4zS7sdVFQCFzEyWOuy1MwDoDCgEw
- Google Maps (2023). Boulevard Luis Donaldo Colosio, Cancún. <https://www.google.com.mx/maps/place/Bld.+Luis+Donaldo+Colosio+Supermanzana+57,+Canc%C3%BA,+Q.R./@21.1267575,-86.8369066,16.25z/data=!4m6!3m5!1s0x8f4c2bc52d1bb78d:0x4034daf093eae549!8m2!3d21.1268242!4d-86.8319698!16s%2Fg%2F11f1n3x09d?entry=ttu>
- Greene, W. H. (1994). Accounting for Excess Zeros and Sample Selection in Poisson and Negative Binomial Regression Model. DOI: 10.1007/BF00857937
- H. Ayuntamiento de Benito Juárez. (2023). *Plan Municipal de Desarrollo del Municipio de Benito Juárez 2021-2024*. https://cancun.gob.mx/transparencia/wp-content/uploads/sites/2/2023/01/PLAN_MUNICIPAL-DESARROLLO-MBJ-2021-2024.pdf
- Hiernaux-Nicolás, D. (2002). El Plan Puebla Panamá: ¿Una nueva visión del desarrollo regional? *Conferencia pronunciada en la Universidad de Québec, Canadá* (Vol. 17). <https://ceim.uqam.ca/db/IMG/pdf/PPP-Hiernaux-final.pdf>
- Honorable Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo. (2012). *Vigésima Octava Sesión Extraordinaria*. https://conahcyt.mx/cibiogem/images/cibiogem/sistema_nacional/documentos/A_NPL/QRoo/OMBLIGO-VERDE.pdf
- Huesca, L., Llamas, L., Jara, H. X., Vargas Téllez, C. O., & Rodríguez, D. (2021). El impacto distributivo de la pandemia COVID-19 en México. *Documento de trabajo*

núm, 1. Coordinación de Desarrollo Regional:
https://www.ciad.mx/mexmod/assets/docs/Policy_brief_MEXMOD_ES.pdf

Inda, M. T., & Gómez, A. S. (2015). Los Centros Integralmente Planeados (CIP's) en México. *Revista Latino-Americana de Turismología*, 1(1), 36–53.
<https://periodicos.ufjf.br/index.php/rlaturismologia/article/view/9966>

Índice de rezago social 2020 a nivel nacional, estatal, municipal y localidad. *Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social*.
https://www.coneval.org.mx/Medicion/IRS/Paginas/Indice_Rezago_Social_2020.aspx

Jiménez, A. (1992). *Turismo: estructura y desarrollo*. McGraw-Hill Ed.

Jiménez, M. (2016). *Perspectivas de los jóvenes frente al turismo en el traspais del corredor Cancún-Riviera Maya*. Tesis Centro de Investigación y de Estudios Avanzados del IPN Unidad Mérida. Departamento de Ecología Humana.
<https://repositorio.cinvestav.mx/bitstream/handle/cinvestav/1466/SSIT0013839.pdf>

Jiménez, P. M., Martínez, F. G y Uitzil, P.L (2021). El desarrollo de Cancún explicado a través del modelo de la triple atractividad turística. En Ruz C y Osorio M (Eds) desarrollo turístico en México.

Kay, C. (2021). Theotonio Dos Santos (1936-2018): intelectual revolucionario y pionero de la teoría de la dependencia. *Revista El Trimestre Económico*, 88 (349), pp. 277-320. Fondo de Cultura Económica. <https://doi.org/10.20430/ete.v88i349.1211>

Kohl, J. (2013). ¿Qué es realmente real? Nueva visión de la autenticidad y su papel en la interpretación y el turismo alternativo. *Boletín de Interpretación*, (27).
https://www.researchgate.net/profile/JonKohl/publication/278029617_Que_es_realmente_real_Nueva_vision_de_la_autenticidad_y_su_papel_en_la_interpretacion_y_el_turismo_alternativo_Boletin_de_Interpretacion/links/557a520c08aeacff2003d2fc/Que-es-realmente-re

- La verdad noticias (31 de ju2022). *Cancún: Dan alternativas viales por obras en bulevar Colosio*. <https://laverdadnoticias.com/quintanaroo/Dan-alternativas-viales-por-obras-en-bulevar-Colosio-de-Cancun-20220731-0189.html>
- La-Lista. (29 de marzo de 2023). *Mujer es Vida 2023: lista de resultados del programa de Quintana Roo*. <https://la-lista.com/mexico/2023/03/29/mujer-es-vida-2023-lista-de-resultados-del-programa-de-quintana-roo>
- Manzano Mier, M. (2006). *Introducción a la percepción*. Editorial Félix Varela.
- Marini, R. (1991). *Dialéctica de la dependencia*. 11ª ed. Editores Era.
- Martí, F. (1985). *Cancún. Fantasía de banqueros*. Editorial Uno.
- Marx, Karl. (1971). *Elementos fundamentales para la crítica de la economía política:1857-1858*. 19ª ed. Siglo XXI Editores.
- Memoria Política de México (2024). De la Madrid Hurtado Miguel. <https://www.memoriapoliticademexico.org/Biografias/MMH34.html>
- Mendiluz, D. y Jiménez, Y. (2018). La teoría del desarrollo y su influencia en América Latina. *Estudios del Desarrollo Social: Cuba y América Latina*, 2, (1). p. 22-46.
- Moncada Jiménez, P. (2017). *El estudio del turismo como sistema*. Editorial Miguel Ángel Porrúa.
- Monserrat, H. y Chávez, M. (2003). Tres modelos de política económica en México durante los últimos sesenta años. *Revista Análisis Económico*, 18 (37), 55-80
- Montaño, A., Pérez, C. y De La O, B. (2014). Reposicionamiento para destinos turísticos consolidados: el caso de Los Cabos, México. *Cuadernos de Turismo*, 33, pp. 271-295. Red de Revistas de América Latina, el Caribe, España y Portugal. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39830442012>
- Montero, I., Montero, C., Suarez, M., Medina, J., Bonilla, C., y Puebla, P. (s.f.). *Planeación estratégica del territorio en torno a las empresas turísticas: El caso de Tajamar, Cancún*. ResearchGate: https://www.researchgate.net/profile/Juan-Chavez14/publication/328748673_PLANEACION_ESTRATEGICA_DEL_TERRI

TORIO_EN_TORNO_A_LAS_EMPRESAS_TURISTICAS_EL_CASO_DE_TAJA
MAR_CANCUN/links/5be0a8be299bf1124fbe0a3c/PLANEACION-
ESTRATEGICA-DEL-TERRITORIO-EN-TORNO-A-LA

- Montero, I., Montero, C., Suarez, M., Medina, J., Bonilla, C., y Puebla, P. (s.f.). *Planeación estratégica del territorio en torno a las empresas turísticas: El caso de Tajamar, Cancún*
https://www.researchgate.net/publication/352258174_Planeacion_estrategica_de_l_territorio_en_torno_a_las_empresas_turisticas_el_caso_de_Tajamar_Cancun
- Navarro, E., Thiel, D. y Romero, Y. (2012). El impacto de los modelos turísticos dominantes en destinos litorales. Estudios de casos en Andalucía, el Caribe y Centroamérica, en Rivera, M. and Rodríguez, L. (coordinadores) *Turismo Responsable, Sostenibilidad y Desarrollo Local Comunitario*. Universidad de Córdoba.
- Oehmichen, C., & Escalona, C. (2020). El COVID-19 en Cancún: epidemia y vulnerabilidad en un destino turístico de clase mundial. *Albasud. Investigación y comunicación para el desarrollo*. <https://www.albasud.org/noticia/es/1218/el-covid-19-en-canc-n-epidemia-y-vulnerabilidad-en-un-destino-tur-stico-de-clase-mundial>
- Olivares, A. (2014). Habitar las regiones urbanas turísticas. Seis formas de domesticar el espacio en la Región Puerto Vallarta - Bahía de Banderas en México. *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 9(25), p. 525–549
- Olivares, A. y De Paolini, M. (2012). Aproximación a la definición y caracterización funcional del sistema policéntrico de la región Puerto Vallarta-Bahía de Banderas, México. *Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 18, p. 229–249.
- Operadora Peña Arroyo S.A de C.V. (diciembre de 2018). *Construcción y operación del proyecto ecoturístico "Cachito de Cielo", a ubicarse en la zona hotelera de Cancún, en el municipio de Benito Juárez, Quintana Roo*. Semarnat: <http://consultaspublicas.semarnat.gob.mx/expediente/qroo/estudios/2018/23QR2018TD190.pdf>

- Organización de las Naciones Unidas (s.f.). *Historia de la Naciones Unidas*.
<https://www.un.org/es/about-us/history-of-the-un>
- Ortiz, G. (2009), Presentación, en Dondé Escalante, Pedro y Eduardo Turrent y Díaz. Banco de México. Fundador de Cancún. XL Aniversario: 1969- 2009. Banco de México, p. 9.
- Osorio, M. (2007). El carácter social del turismo. Un análisis sistémico sobre su complejidad. *Estudios y perspectivas en turismo*, 16 (4) pp. 464-492.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=180713898005>
- Pérez, E. y Vernengo, M. (2016). Raúl Prebisch y la dinámica económica: crecimiento cíclico e interacción entre el centro y la periferia. *Revista CEPAL*, (118). Cepal.
<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/40012>
- Pérez, E., Vernengo, M. y M. Torres (2018). Manuscritos de las clases dictadas por Raúl Prebisch en Buenos Aires sobre la dinámica económica. *Revista CEPAL*, (125). Cepal. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/43988>
- Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo. (1995). *Acuerdo por el que se declara area natural protegida el parque kabah con la categoria de parque urbano*. Recuperado 17 de septiembre de 2023, https://conahcyt.mx/cibiogem/images/cibiogem/sistema_nacional/documentos/A_NPL/QRoo/KABAH.pdf
- Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo. (1999). *Decreto por el que se declara area natural protegida la region denominada laguna manati, con la categoria de zona sujeta a conservacion ecologica ubicada en el municipio de benito juarez, quintana roo*. Recuperado 17 de septiembre de 2023, https://conahcyt.mx/cibiogem/images/cibiogem/sistema_nacional/documentos/A_NPL/QRoo/MANATI.pdf
- Perroux, Francois. (1969) *L'Economie du XXe siècle. La economía del siglo XX*. Presses Universitaires de France.

Perroux, Francois. (1981) *Pour une philosophie du nouveau développement. Por una filosofía de nuevo desarrollo*. Les presses de l'UNESCO.

Piña, J. (3 de abril de 2023). En una de las escuelas más caras. Carlos Salinas estudió en esta institución. *Milenio*. <https://www.milenio.com/politica/este-es-el-nivel-de-estudios-de-carlos-salinas-de-gortari>

Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 [PND]. Modernización del Turismo. 31 de mayo de 1989 (México).

Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 [PND]. Políticas sectoriales pertinentes. 31 de mayo de 1995 (México).

Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 [PND]. Competitividad. 31 de mayo de 2001 (México).

Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 [PND]. Turismo. 31 de mayo de 2007 (México).

Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 [PND]. Política social. 30 de abril de 2019 (México).

Portal Académico del Colegio de Ciencias y Humanidades, (s.f). *Crisis de 1929: el crac bursátil*.

<https://e1.portalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiauniversal2/unidad2/crisisEconomica1929/crisis1929>

Portal Académico del Colegio de Ciencias y Humanidades, (s.f). *El modo asiático de producción*.

<https://e1.portalacademico.cch.unam.mx/alumno/historiauniversal2/unidad2/crisisEconomica1929/crisis1929>

Prebisch, R. (1949). *El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas*. Cepal. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/40010>

Prebisch, R. (1976). Crítica al capitalismo periférico. *Revista Cepal*, 1. Cepal <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/11967>

- Prebisch, R. (1993). *Raúl Prebisch: Obras 1919-1949, vols. I a IV*. Fundación Raúl Prebisch.
- Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo. (diciembre de 2021). *Desarrollo en México y COVID-19*. Desafíos a un año y medio del inicio de la contingencia sanitaria: <https://mexico.un.org/sites/default/files/2021-12/Desarrollo%2520en%2520Mexico%2520y%2520COVID19%20%281%29.pdf>
- Proyectos México. (2022). *Onstrucción del puente vehicular nichupté, en el estado de quintana roo*. https://www.proyectosmexico.gob.mx/proyecto_inversion/799-puente-vehicular-nichupte/
- Pulido, J. (2015). *Política económica del turismo*. Difusora Larousse - Ediciones Pirámide.
- Real Academia Española, RAE (s.f). *Diccionario prehispánico de dudas*. <https://www.rae.es/dpd/Latinoam%C3%A9rica>
- Redacción Novedades Quintana Roo. (25 de julio de 2020). *"Cancún Móvil" amplía su cobertura para agilizar trámites y servicios*. <https://sipse.com/novedades/cancun-movil-amplia-su-cobertura-para-agilizar-tramites-y-servicios-372883.html>
- Rioja, L. Benítez, J. y Romero, R. (2009). Estado, política y conservación de la biodiversidad en una entidad turística: Quintana Roo, México. *Revista Ketzalcalli*, 2, pp. 39-57. <https://biblat.unam.mx/es/revista/ketzalcalli>
- Rioja, L. y Vázquez, A. (2017). Representación social y turismo: Los Centros Integralmente Planeados de Litibú e Ixtapa-Zihuatanejo, México en Rioja, L., Benítez, J. y Osorio, M. *Percepciones e impactos socioeconómicos y culturales de la planeación turística en poblaciones locales de México*. Ediciones Insumisos Latinoamericanos, 59-81.
- Rioja, L., Benítez López, J., & Hernández Espinosa, R. (2019). Representación social y políticas públicas en materia de turismo: los casos de los Centros Integralmente Planeados de Cancún, Litibú, e Ixtapa-Zihuatanejo, México. *El Periplo Sustentable*, (37), 92 - 121. DOI: 10.36677/elperiplo.v0i37.9216

- Riquelme, R. (27 de agosto de 2018). ¿Qué es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte?. *El Economista*.
<https://www.eleconomista.com.mx/internacionales/Que-es-el-Tratado-de-LibreComercio-de-America-del-Norte-20161123-0111.html>
- Rivero Culli, G. (2018). *La actividad turística como factor de desarrollo urbano sostenible en provincias con presencia arqueológica, caso: Cancún-Cusco*. Universidad César Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/27285?locale-attribute=es>
- Rodríguez, O. (1977). Sobre la concepción del sistema centro-periferia. *Revista CEPAL*, 3, 203-248.<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/12422>
- Rodríguez, O. (2001). Prebisch: Actualidad de sus ideas básicas. *Revista CEPAL*, 75, 41-52. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/10772>
- Rodríguez, S., y Lozano, R. (diciembre de 2021). *Quintana Roo y sus municipios: su dinámica y estructura económica productiva*. En Ken (Eds). *Quintana Roo y sus municipios: su dinámica y estructura económica productiva*
<http://repobiblio.cuc.uqroo.mx/handle/20.500.12249/2911>
- Romero, Rafael. (2014). *El turismo en el Caribe mexicano. Genesis, evolución y crisis*. México. Bonilla Artigas Editores / UQRoo.
- Salazar, F. (2004). Globalización y política neoliberal en México. *El Cotidiano*, 20 (126). s/p.
- Santamaría, A. G., Acosta, K. Y. L., & Rangel, L. E. A. (2022). Análisis Situacional del Turismo Responsable en Estudiantes Mexicanos: Caso Cancún. *Universo de la Tecnológica*, 77-84.
- Secretaría de Finanzas y Planeación de Quintana Roo. (30 de noviembre de 2023). *Banco de Información Estadística Estatal. Subsistema de información económica*.
<https://sefiplan.qroo.gob.mx/CIEGEQROO/subsistemas.php>
- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (06 de febrero de 2023). *Proyectos estratégicos de infraestructura en Cancún suman inversión por 7 mil*

- 200 mdp. Gobierno de México: <https://www.gob.mx/sct/prensa/proyectos-estrategicos-de-infraestructura-en-cancun-suman-inversion-por-7-mil-200-mdp>
- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. (2022). *Puente Vehicular Nichupté*.
https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera_publica/#!/consulta/generales
- Secretaría de Relaciones Exteriores. (abril de 2022). *Respuesta de México. La pandemia de Covid-19: lecciones aprendidas y avances*.
<https://www.ohchr.org/sites/default/files/2022-04/CFI-HRC50-submissions-Mexico-1.pdf>
- Secretaría de Salud del Estado de Quintana Roo. (2021). *Estadísticas Quintana Roo*.
<https://qroo.gob.mx/sesa/estadisticas-qroo/>
- Secretaría de Salud. (04 de mayo de 2022). *Informe Integral de COVID-19 en México*. Dirección General de Epidemiología:
https://epidemiologia.salud.gob.mx/gobmx/salud/documentos/covid19/Info-06-22-Int_COVID-19.pdf
- Secretaría de Salud. (30 de enero de 2022). *Comunicados Técnicos Diarios COVID 19*.
<https://www.gob.mx/salud/documentos/comunicados-tecnicos-diaricos-covid19>
- Secretaría de Turismo. (s.f.). *Indicadores Turísticos*. Estadísticas:
<https://qroo.gob.mx/sedetur/indicadores-turisticos>
- Secretaría Municipal de Turismo de Benito Juárez. (s.f.). *Cancún. Descubre el paraíso*.
<https://turismocancun.mx/es>
- Segrado Pavón, R., Serrano Barquín, R., Juan Pérez, J., Cruz Jiménez, G., y Arroyo Arcos, L. (junio de 2015). *Estrategias de competitividad turística en las áreas naturales protegidas de Quintana Roo, México*. Investigaciones Turísticas:
<http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/47826>
- SIC México. (s.f.). *Zonas arqueológicas en Benito Juárez, Quintana Roo*. Retrieved 16 de septiembre de 2023, from

- http://sic.gob.mx/lista.php?table=zona_arqueologica&estado_id=23&municipio_id=5
- Silva, A. (2018). El Milagro Mexicano 1958-1970 ¿Hubo desarrollo y estabilidad? *Horizonte Histórico - Revista Semestral De Los Estudiantes De La Licenciatura En Historia De La UAA*, (16), 62–72. <https://doi.org/10.33064/hh.vi16.1509>
- Solorza, M. y Cetré, M. (2011). La teoría de la dependencia. *Revista Republicana*, 10, 127-139. <http://ojs.urepublicana.edu.co/index.php/revistarepublicana/article/view/133>
- Sosa Ferreira, A. P., y Cazal Ferreira, A. (04 de noviembre de 2015). El espacio público en la ciudad de Cancún frente al proyecto turístico. *URBS. Revista de estudios urbanos y ciencias sociales*, 5(2), 65-80. <http://repositorio.ual.es/bitstream/handle/10835/3810/189-1201-1-PB.pdf?sequence=1>
- Sunkel, P. y Paz, P. (1970). *El subdesarrollo Latinoamericano y la teoría del desarrollo*. Siglo XXI Ed. México.
- Torres, Blanca. (2020). *De la guerra al mundo bipolar*. Tomo VII de la Colección México y el Mundo. COLMEX.
- Tren Maya Trips, (s.f). *¿Cómo están distribuidos los tramos a las empresas constructoras del Tren Maya?* <https://www.trenmayatrips.com/es/planifica-tu-viaje-en-tren-maya-mapa-de-rutas-y-atracciones-imperdibles>
- Turrent, E. (2011). La estatización bancaria en México. una interpretación desde la perspectiva del pensamiento económico. *América Latina en la Historia Económica*, 18 (2). p. 157 – 182). DOI: <https://doi.org/10.18232/alhe.v18i2.482>
- Vázquez, J. 10 de junio de 2020. Carlos Joaquín gonzález, gobernador de Quintana Roo, se desmarca de cualquier grupo opositor a López Obrador. *EL Economista*. <https://www.economista.com.mx/politica/Carlos-Joaquin-Gonzalez-gobernador-de-Quintana-Roo-se-desmarca-de-cualquier-grupo-opositor-a-Lopez-Obrador-20200609-0092.html>

- Vorlauffer, K. (1996). *Tourismus in Entwicklungslandern*. Wissenschaftliche Buchgesellschaft Ed.
- Vuskovic, P. (1987). Raúl Prebisch y su teoría del capitalismo periférico. *Comercio Exterior*, 5 (37), 409-413.
<http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/198/13/RCE13.pdf>
- Wallerstein, I. (1979). *El moderno sistema mundial*. Siglo XXI Editores.
- Wallerstein, I. (1983). *La crisis como transición*, en Samir Amin, et. al., *Dinámica de la crisis global*, México, Siglo XXI Editores.
- Wallerstein, I. (2005). *Análisis del sistema-mundo. Una introducción*. Siglo XXI editores.
- Wallerstein, Immanuel (2003). *Impensar las Ciencias Sociales. Límites de los paradigmas decimonónicos*. Siglo XXI.