

Los proyectos de infraestructura del Estado Mexicano, con bienestar social. El caso del Tren Maya¹

Carlos Bustamante Lemus²

Resumen

Este trabajo es, más que nada, una serie de reflexiones en torno a las políticas públicas que el gobierno actual de México, ha estado implementando en varias regiones del país, para tratar de entender, como científico social, de manera objetiva, los objetivos que se pretenden con la realización de esos proyectos de infraestructura, para visualizarlos con una perspectiva amplia y de mediano a largo plazo. Claro está, mientras las condiciones de la coyuntura actual no se modifiquen sustancialmente. Es por lo anterior, que en este trabajo he querido colocar como eje de estas reflexiones, el proyecto del Tren Maya, que actualmente está construyéndose en la Península de Yucatán, así como de las ventajas y limitaciones que hasta ahora se visualizan desde esta óptica del trabajo de gabinete, obligado por las circunstancias del confinamiento recomendado por las autoridades sanitarias oficiales ante la Pandemia del COVID 19, que ha azotado a casi el mundo entero. No obstante, estos estudios de gabinete están también respaldados por el conocimiento empírico de quien esto escribe, a lo largo de más de 50 años de trabajar en territorios de nuestro México, en particular, en las andanzas profesionales y científicas por la Península de Yucatán, en gran parte de sus tres entidades federativas que la integran. Recientemente, este conocimiento se está complementando, gracias al apoyo que la Universidad Nacional Autónoma de México, a través de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico, con el Proyecto PAPIIT IN302320, nos está otorgando desde el año de 2020.

Conceptos clave: políticas públicas, proyectos de infraestructura, desarrollo regional, desarrollo económico, bienestar social.

Quiero iniciar con algunas reflexiones que me han surgido desde hace ya más de siete años y otros más, cuando visité el auge pesquero de la llamada Sonda de Campeche, la cual se consideraba la más importante productora de camarón a nivel nacional. En 1976 exploramos el Dr. Ángel Bassols Batalla y otros dos profesores universitarios, el naciente estado de Quintana Roo y sus territorios casi deshabitados, con excepción de su ciudad capital Chetumal, el naciente proyecto turístico de Cancún y algunos poblados rurales de indígenas mayas en la selva quintanarroense, como Felipe Carrillo Puerto. Años más tarde, ya en este siglo, elaboré un ensayo sobre la región del Istmo de Tehuantepec y que se publicó en un libro coordinado por mi amigo y compañero, el Dr. Adolfo Sánchez Almanza (2007: 161-219), en donde el Dr. y Maestro Ángel Bassols Batalla y yo reflexionábamos acerca de

¹ Este trabajo es parte de un proyecto colectivo PAPIIT IN302320, intitulado: "Análisis de las dinámicas y perspectivas de crecimiento y bienestar de ciudades medias de México, 1994-2019: los casos de Villahermosa, Tabasco y Mérida, Yucatán", apoyado por la DGAPA, de la UNAM, institución y programa al que le debemos un agradecimiento por su apoyo durante dos años.

² Doctor, Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, carlosb@unam.mx.

cómo poder **impulsar el crecimiento y desarrollo del Sur Sureste de México**, para aminorar las tremendas desigualdades socioeconómicas que han existido por lo menos, desde hace un siglo entre el Norte y Centro de nuestro país, con el S-SE.

Algunos de los factores en los que coincidíamos eran:

1) la atención desigual, casi histórica, que por mucho tiempo los gobiernos nacionales y subnacionales han dado al desarrollo territorial de México, sin conocer a fondo las características y potenciales que las diversas regiones del país poseen;

2) el relativo desconocimiento del territorio nacional, de lo cual se deriva la explotación irracional de algunas zonas, o, por el contrario, la falta de aprovechamiento óptimo de las capacidades y potenciales en los recursos y población nativa regional; y

3) el factor distancia, el que muchas veces ha derivado en una atención marginal a las regiones distantes, y una importancia menor dentro de las prioridades de la burocracia estatal.

Este tercer factor, por cierto, es el que muchas veces ha resultado en la desatención de zonas distantes de los gobiernos centrales federales y posteriormente han derivado en pérdidas de nuestro territorio y de gran parte del patrimonio nacional (ejemplos: la pérdida del septentrión territorial ante los Estados Unidos de América del Norte y la pérdida del territorio de Belice, al término de la llamada *Guerra de Castas*. Lo anterior, adicionando las amenazas independentistas fallidas de mediados del siglo XIX de la *República del Noreste* y de la *República de Yucatán*). Considero que, como muchos de los gobiernos latinoamericanos, en los gobiernos de México ha faltado una visión geopolítica de Estado, para mirar más allá de los periodos administrativos gubernamentales, en los cuales se concentra más la atención a los intereses de los grupos de poder económico y políticos, más que a los intereses de toda la Nación.

Particularmente los dos primeros factores, son precisamente los que algunos especialistas prestigiados sobre el desarrollo territorial (R. Capello y R. Camagni, 2009), han destacado y lo han llamado “Capital Territorial”, considerado el motor para impulsar el desarrollo regional y aminorar las desigualdades regionales entre las naciones.

R. Camagni, por ejemplo, apoyado en algunos planteamientos centrales de los pioneros de la planificación y el desarrollo urbano regional, como Marshall, Schumpeter, Isard y W. Alonso, entre ellos, destaca este concepto de Capital Territorial, como el que hace concurrir una serie de factores que influyen en las características de una región cualquiera, y son ellos, los que representan el potencial de productividad de esa región; y que son principalmente:

- a) capital, recursos naturales locales (o regionales);
- b) fuerza de trabajo; y
- c) disponibilidad de infraestructura.

Este último autor, maneja poblados y localidades periurbanas y rurales cercanas a ellos y de sus vocaciones económicas actuales (Camagni, 2009: 118-132).

Es por lo anterior, que celebro la decisión del gobierno de la 4T de girar la atención a grandes territorios y regiones que por más de 70 años han quedado al margen de los

intereses de crecimiento, con la excepción que se dio a zonas de Tabasco, Campeche y Chiapas, para la extracción y exploración petrolera desde finales de los años 70 del siglo XX; pero que también dicha explotación tuviera como consecuencia la destrucción de la importancia pesquera de camarón, que tenía como primer productor a la Sonda de Campeche en las aguas de esa entidad federativa. También se abandonó el proyecto de impulso comercial que se le había dado a Quintan Roo, con el Programa de Puertos Fronterizos y Marítimos libres de impuestos y que detonó el crecimiento incipiente de Chetumal por su vecindad con Belice y con Europa y el sur de los EUA.

Es muy importante que ahora se considere a los megaproyectos de infraestructura como uno de los principales instrumentos de política socioeconómica mediante la inversión pública mayoritaria acompañada de la participación de empresas privadas, con proyectos de infraestructura petrolera, energética, aeroportuaria y de infraestructura ferroviaria como la del TM. Misma que se propone interconectar por tren a una importante cantidad de poblaciones y localidades de muchos de los municipios de la Península de Yucatán y de algunos de los vecinos en los estados de Chiapas y Tabasco. Extensión territorial alberga a aproximadamente 2 millones de habitantes que conforman la fuerza de trabajo regional).

Un factor más a considerar es que la mayor participación del PIB regional peninsular son los Servicios y entre ellos, el turismo y el comercio interregional. Tal vez fue por ello que se haya tomado la decisión de responsabilizar al FONATUR de la realización del Tren Maya peninsular; y que también, por lo anterior, se observa cierta congruencia sobre el acuerdo que apenas el mes pasado, el FONATUR informó recientemente sobre la instalación conjunta con el Instituto Nacional de la Economía Social (INAES) y el Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA), del Comité de Coordinación y Seguimiento de Soluciones Territoriales, con el objetivo de dinamizar los Territorios Rurales y Desarrollo Económico Inclusivo en la ruta del Tren Maya; todo ello, orientado hacia el apoyo a las comunidades locales peninsulares, para impulsar al turismo sobre cuatro líneas de acción principales: Turismo comunitario, Apicultura, Artesanías, Áreas destinadas a la conservación.

Sin embargo, yo insistí ante representantes académicos y del sector público, desde el anuncio de su implementación en este sexenio, que el TM no debería ser exclusivo para el movimiento y fomento turístico, sino, además, del servicio de transportación de carga y de pasajeros (cuestión que se ha atendido, según la información preliminar de parte de FONATUR). Para esto es que debería hacerse una estimación del potencial de pasajeros que dicho TM podrá servir en su trayectoria, así como del movimiento potencial de carga de materias primas y otros insumos básicos para el aprovisionamiento de la propia región y para suministrar otros que llegan o que salen de los puertos marítimos y aéreos en Campeche, Ciudad del Carmen, Mérida, Progreso, Cancún y Chetumal, principalmente; además, de los precios competitivos en su transportación, con relación a los que actualmente se ofrecen por tierra o por mar (Sin embargo, ninguna de las estaciones ni paraderos está conectado directamente con puertos marítimos como Progreso y Campeche, en donde sus movimientos de carga son muy importantes para la Península).

En otro orden de ideas, estaría estimar el impacto y potencial que tendrá el trazo de la ferrovía y del proyecto de las 19 estaciones y 13 paraderos que tendrá no solamente en las poblaciones en donde se ha anunciado su instalación a lo largo de aproximadamente 1560

kms., sino en varios de los poblados y localidades urbanas y rurales cercanas por carreteras y caminos locales hacia las estaciones y/o paraderos proyectados.

La necesidad de un tratamiento multisectorial en el Proyecto del TM

Toda esta lista general de factores tanto de influencia como de impacto potencial, son algunos de los que tradicionalmente se han atendido en gobiernos anteriores con otros proyectos, pero de manera desarticulada y unisectorial. Sin embargo, se observa con cierto optimismo, que dicha cuestión en esta ocasión se está atendiendo de manera concertada **multisectorialmente**. Hasta donde sabemos, en varios de los centros poblados en donde se han planeado las estaciones y paraderos, la SEDATU, a través de la Subsecretaría de Desarrollo Territorial y Urbano, ya está trabajando en ellos para la creación de Programas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. De manera análoga, la Secretaría del Bienestar, por medio de la Coordinación de Centros Integradores para el Desarrollo Rural, ha estado implementando sus programas y proyectos, utilizando la metodología implementada desde inicios de este sexenio de los Centros Integradores para el Desarrollo Rural³. Desearíamos también una mayor participación de la Secretaría de Economía, con sus programas de estímulos diversos a las MIPYMES en todas las actividades productivas y comerciales peninsulares, particularmente en aquellos municipios y localidades en la esfera de las paradas y estaciones proyectadas por el TM.

Hasta ahora, la SBien ha instalado más de 600 CIDRs en esta región peninsular, además de algunos otros en Chiapas y Tabasco; un número importante de ellos (309) están ubicados en o muy cerca de las estaciones y paraderos en construcción por el TM (se calcula una distancia promedio no mayor de 15 kms, del trazo del TM. Ver anexo de CIDRs); un número importante de ellos (Anexo: datos de ellos) actualmente han estado recibiendo los beneficios de los programas que otorga esa SBien⁴, y a los cuales también se adicionan los financiamientos otorgados por la **FNDR (Financiera Nacional Para el Desarrollo Rural)**, a través de sus 9 programas, mismos que hasta ahora, han beneficiado a más de 938 mil personas en 36 municipios tocados por el TM, con un monto global de \$4,442.6 millones de pesos (ver tabla de Excel de FNDR). Algunos de los resultados positivos que se verían de la implementación de estos programas, serán definitivamente algunos de los potenciales demandantes de servicios de carga y pasaje de esta región en su interior y hacia el resto del país, o hacia América Central.

³ Esta metodología está basada en la que años atrás de implementó con cierto éxito, en los años 80 en el estado de Tabasco, introduciendo proyectos de mejora productiva y social en centros rurales estratégicos, los cuales, por su ubicación serían el foco de atracción y medio de "Spillover" (arrastre) de los beneficios recibidos hacia las localidades circunvecinas de esa entidad federativa.

⁴ A saber, son nueve programas: 1. Jóvenes construyendo el futuro, 2. Beca Universal para la educación media superior, 3. Pensión para Adultos Mayores, 4. Pensión para las Personas con Discapacidad, 5. Tandas para el Bienestar (microcréditos), 6. Crédito Ganadero a la Palabra, 7. Reconstrucción de Vivienda, 8. Producción para el Bienestar y 9. Producción para el B. de personas indígenas.

Programas Sociales en la ruta del Tren Maya

La Coordinación de este programa ha identificado ya los CIDR de las entidades federativas incluidas en el proyecto del Tren Maya y actualmente está poniendo en marcha la mayor parte de los programas de apoyo relacionados anteriormente. Y de los cuales este grupo del Componente 2. “Ordenamiento Territorial” del Instituto de Investigaciones Económicas, ha identificado los siguientes CIDR:

35 en los dos tramos que corresponden a Campeche;

6 en el tramo que corresponde a Chiapas;

65 en los dos tramos que tocan el estado de Quintana Roo;

6 en el tramo que toca al estado de Tabasco; y

120 en el entorno de los dos tramos que tocan el estado de Yucatán.

En total, hemos identificado aproximadamente 232 CIDR. Mismos que podrían ser un punto de partida para identificar los nodos micro-regionales a partir de los cuales se puedan ir perfilando:

a) los nodos hacia donde podrían estar gravitando un número de localidades rurales con potencial para su crecimiento ulterior (como paso preliminar previo a la comprobación con otra serie de factores y variables; y

b) algunos de los actores sociales locales y regionales, a través de los cuales se pueden concretar algunas otras estrategias para su desarrollo y bienestar.

¿Porqué el trazo no ha contemplado la conexión con puertos marítimos de la región?

No deja de ser extraño que el trazo del TM no haya extendido un ramal hacia el puerto de Progreso, Yucatán, en donde gran parte del litoral norte de Yucatán realiza importante producción pesquera y de transporte de carga marítima recibida en dicho puerto⁵ y con importantes servicios turísticos, y que también provee de servicios de aprovisionamiento a la zona turística del Caribe en Quintana Roo. Además del puerto de Progreso y anexos litorales, está la importante creación y operación del Centro de Innovación Científica y Tecnológica de Yucatán, en la zona de Caucel, a unos cuantos kilómetros de la actual carretera Mérida-Progreso, el cual, sin duda, demandará actividades productivas y servicios de diversa índole a los cuales podrá atender el TM.

Hacia una propuesta de integración del transporte ferroviario mexicano del SE hacia el resto del territorio mexicano:

La coyuntura actual se avizora con cierto optimismo por dos cuestiones políticas coyunturales: la cuestión migratoria y las propuestas derivadas que ha promovido el gobierno actual de México con el tema migratorio y que son: a) la propuesta de apoyo al

⁵ El INEGI acaba de anunciar esta semana, que “las exportaciones mexicanas de miel de abeja, cítricos, pescado fresco, fresas y jugo de naranja registraron significativos crecimientos y se ubicaron entre los primeros lugares de ventas hacia el extranjero” (Periódico Diario *Contra Réplica*, PP, 11.10.21).

desarrollo socioeconómico de América Central y b) la reciente derogación del *Plan Mérida*, por el acuerdo “Entendimiento Bicentenario”, con lo cual será de importancia prioritaria para EUA y sobre todo para México, el control migratorio sin maltrato, pero con una cooperación de apoyo mutuo a los países centroamericanos con inversiones en infraestructura y actividades productivas generadoras de empleo con mayores ingresos a sus habitantes; así como el mayor control del crimen organizado (cuestión que también deberá obligar a México a reforzar sus fronteras y las estaciones y paraderos en zonas limítrofes con Belice y Guatemala).

Por lo tanto, yo he propuesto desde años atrás, una construcción de vías de ferrocarril no concesionado, sino administrado por el gobierno de México, que se integre a los principales puertos y centros de producción con potencial para su comercio con el resto del país y hacia el mercado exterior: *grasso motu*, **la siguiente propuesta:**

La continuación e interconexión con el tramo concesionado al Ferrosur, de Palenque hacia Dos Bocas, Agua Dulce y Coatzacoalcos, al que se conecta con el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec en Medias Aguas y de allí a Coatzacoalcos; para continuar hacia el Centro-Golfo; Un nuevo trazo o acuerdo con la concesión del ferrocarril Chiapas-Mayab, que se origina en la frontera sur de Chiapas con Guatemala y de allí a Tuxtla Gutiérrez; de allí esa concesión se orienta hacia Ixtepec, en la parte sur del Istmo de Tehuantepec, para seguir hacia el centro de México. Mi propuesta es que se proyecte una línea ferroviaria interoceánica en el Pacífico Sur y se conecte de Chiapas a Salina Cruz, de allí a Pinotepa Nacional, luego a Acapulco, Zihuatanejo y finalmente llegue al Puerto de Lázaro Cárdenas. (ver mapa).

Hacia una propuesta de integración del Tren Maya



Fuente: Bosquejo a cargo del Geog. Rafael Olmos B.

Nota: los tramos de Palenque a Coatzacoalcos y el de Puerto Chiapas-Cd. Hidalgo a Salina Cruz, están concesionados a Ferrosur y al Chiapas-Mayab, respectivamente.

Todo lo anterior, desde luego, - aun omitiendo por el momento mi propuesta- es que, no sabemos todavía qué se ha avanzado, acordado o previsto de manera formal, previamente acerca de la manera en que operarían las interconexiones con los tramos concesionados actualmente a privados, los cuales solamente operan movimientos de carga y con sus propias tarifas.

Preguntas aún sin información respecto al TM

Un asunto adicional que quiero mencionar y que, por lo menos hasta ahora el FONATUR no nos ha informado, es de tipo técnico: ¿qué tanto se ha aprovechado o no, del trazado original que tenía el *Ferrocarril Chiapas-Mayab*, el cual corría desde Chichen Itzá hasta Palenque y se prolongaba hasta Agua Dulce? Hasta ahora se sabe, de manera fraccionada, que parte de él se está sustituyendo por una vía moderna y más amplia, pero en algunos tramos se han encontrado con invasiones del derecho de vía por asentamientos humanos de tipo residencial y comercial; mismos que han obligado a FONATUR a tener que desviar el trazo original fuera de las ciudades de Campeche y Mérida, hacia lugares más distantes y que potencialmente restarían parte del impacto esperado por la existencia próxima del TM. Además de ello, si el proyecto actual está planeado construirlo hasta la estación Palenque, ¿Qué va a pasar con su esperada continuidad operacional de Palenque hacia el occidente, rumbo a Dos Bocas, Tabasco y Medias Aguas, Veracruz (con el FC Transístmico y Coatzacoalcos)? El cual está concesionado al FC del Sureste. Mi pregunta y preocupación al mismo tiempo, se debe a que cada concesionario particular de los diversos tramos ferroviarios en el territorio mexicano, tienen la atribución de establecer sus tarifas de servicio; mismas que frecuentemente presentan problemas de falta de fluidez en la transportación de mercancías en sus destinos cuando deben pasar de un tramo de diferente concesionario. ¿Cómo se prevé subsanar estos problemas cuando el gobierno mexicano intente una integración de los trenes administrados por la Federación, con los tramos concesionados a privados?

Palabras finales

No obstante, mientras que se discute una línea dicotómica entre las corrientes teóricas sobre convergencia y divergencia regional, o acerca de que si este tipo de proyectos tienden a generar a largo plazo procesos de exclusión y de divergencia, Yo, me encuentro entre los optimistas y considero que este proyecto del TM, como el resto del grupo de megaproyectos de la 4T y la propuesta adicional de quien esto escribe, podrán, al menos en el corto y mediano plazos, podrán generar procesos de crecimiento y ciertos niveles de mejoría en el bienestar de las poblaciones regionales sujetas a estudio; pero más que todo, un claro proceso de integración a las dinámicas de crecimiento del resto de nuestro país y de afianzamiento de la soberanía de México.

ANEXOS A LA PONENCIA

Los 309 Centros Integradores del Desarrollo Rural, potencialmente beneficiados con la cercanía del Tren Maya.

Tramos del TM	CIDR	Municipios	Nombres CIDR
Selva 1	29	De Campeche (26): C. del Carmen, Chamotón, Hopelchén, Escárcega, Calkmul y Candelaria. De Chiapas (1): Palenque. De Tabasco (2): Balancán, Tenosique	Checubul, Sabancuy, Chamotón, Sn. Pablo Pixtún, Yojaltún, M.Colorado; Hopelchén, Bolonchén de Rejón, Chunchintok, Dzibalchén, V.Gro., Ich-Ek, Suc-Tuc, Ukum; Escárcega, Div.del Nte., Km.36; Calakmul, Xpujil, Ing.Ricardo Payno; Candelaria, B.Juárez, Gral.Fco.J.Mújica, M.Alemán, Monclova y Nva.Coahuila. Palenque, La Cascada, Sn.Fco.Palenque, Tzeltal- Mukul-Ja, Est. Lacandón y S. Fco.Chancala. Balancán, Arroyo El Triunfo 1ª.Secc., Arroyo El Triunfo, Reforma; Tenosique de P. Suárez y E.Zapata 3ª.Secc.
2. Golfo 1	9	De Campeche (7): Calkiní,	Sn.Fco. Campeche, Calkiní, Escárcega, Edzná, Hecelchakán, Tenabo, Sta. Cruz Pueblo, Tancuché, Tepakán.
3. Golfo 2	42	De Campeche (2): Calkiní, Hecelchakán De Yucatán (40):	Calkiní, Isla Arena, Bacabchén, Bécal, Dzitbalché y Nunkiní, Hecelchakán, Chunkamán, Pocboc y Pomuch. Baca, Bokobá, Cacalchén, Conkal, X-Cuyum, Chicxulub Pueblo, Halachó, Cepeda, Hunucmá, Sisal, Texán de Palomeque, Izamal, Citilcum, Sitalpech, Xamabá, Kimbilá, Kanasín, S.Antonio Tihuitz, Kantunilkin, Holcá.

			Kopomá, Maxcanú, Mérida, Molás, Motul, Muna, Progreso, Chelem, Chixhulub, Chuburná, Sn, Ignacio, Campestre Flanboyanes, Sanahcat, Sudzal, Tahmek, Tekal de Venegas, Tekanto, Umán y Valladolid.
4. Golfo 3	79	De Q. Roo (2): De Yucatán (77):	Cancún, Alfredo V. Bonfil; Kantunilkín, Agua Azul, El Cedral, Chiquilá, Holbox, Nvo.Xcán, San Ángel, San Fco., Solferino, El Tuntal. Calotmul, Pocoboch, Tahcabo; Cuncunul; Chankom, Xanlá, Xkaladzonot, Xcopteil, Citincabchén; Chemax, XCatzin, Cocoyol, Chulután, Kuheb, Mucel, San Juan Chen, Sisbichén, Uspibil, Xalán, X-Can, Chechmil, Lol-Bé; Chichimilá, Chan-X-Cail, Dzitás, Xocempich, Dzoncahuich, Chacmay; Espita, Nacuché, Tuzik; Kaua, Dzcal; Panabá, Loché, 3Cid+Cenote, Yalsihón Buena Fé; Quintana Roo, Río Lagartos, Las Coloradas; Sucilá; Temozón, Hunukú, Nah Balam; Tinum, Pisté, Sn. Fco.Grande, X-Calakoop; Tizimín, Col Yucatán, El Cuyo, Chan Sn. Antonio, Dzonot Aké, Dzonot Carretero, Yaxic, Popolnáh, Samaria, Sucopó, Tixcancal, Yohactum de Hgo., Sta. Ma. Chan Cenote; Tunkás, Valladolid, Dzitnup, Kanchoc, Nohsuytún, Popolá, Tahmuy, Tesoco,

			Tikuch, Tixhualactún, Xocén, Xuilub, Yalcobá, Bobmay.
5. Caribe 2	59	Q. Roo (59):	F. Carrillo Pto., Betania, Chunhuás, Chunhub, Dzulá, Laguna Kanah, Noh- Bec, Señor, X-Hazil Sur; Isla Mujeres, Rancho Viejo, Zona Urb.Ej. I. Mujeres; Fco. May; Chetumal, Allende, Cacao, Calderitas, Caobas, Huay-Pix, Mahahual, Subte. López, La Unión; Cancún, Alfredo V. Bonfil; Kantunilkin, Agua Azul, El Cedral, Chiquilá, Holbox, Nvo. Xcan, San Fco. Uh May, Hondzonot, San Juan; Bacalar, Altos de Sevilla, Blanca Flor, Buenavista, Chacchoben, El Cedralito, Huatusco, Kuchumatán, La Pantera, Limonos, Los Divorciados, Manuel A. Camacho, Margarita M. de Juárez, Maya Balam, M. Alemán, M. Hgo., Otilio Montaña, Reforma, Río Verde, San Isidro La Laguna, Vallehermoso, Zamora; Pto. Morelos y Leona Vicario.
6. Caribe 1	31	Q. Roo (31):	Tulum, Akumal, Chanchén Palmar, Chanchel 1º., Cd. Chemuyil, Cobá, Fco.Uh May, Hondzonot, San Juan; Bacalar, Altos de Sevilla, Blanca Flor, Buenavista, Chacchoben, El Cedralito, Huatusco, Kuchumatán, La Pantera, Limonos, Los Divorciados, Manuel A. Camacho, Margarita M. de Juárez, Maya Balam, M. Alemán, M. Hgo., Otilio

			Montaño, Reforma, Río Verde, San Isidro La Laguna, Vallehermoso, Zamora;
7. Selva 2	60	Q.Roo (54); Campeche (6)	Chetumal, Allende, Cacao, Calderitas, Caobas, Huay-Pix, Juan Sarabia, Laguna Guerrero, Nachi Cocom, Nicolás Bravo, Ramonal, Sabidos, Mahahual, Subte. López, Ucum, La Unión; Sacxán, XcalaK, Xul-Ha, San Pedro Peralta, Javier Rojo G., A. Obregón, Carlos A. Madrazo, L. Cárdenas 2º., Pucté, Sergio Butrón Casas, Tres Garantías, Luis Echeverría, Morocoy, Nuevo Bécar, José N. Rovirosa; Bacalar, Altos de Sevilla, Blanca Flor, Buenavista, Chacchoben, El Cedralito, Huatusco, Kuchumatán, La Pantera, Limones, Los Divorciados, Manuel A. Camacho, Margarita M. de Juárez, Maya Balam, M. Alemán, M. Hgo., Otilio Montaño, Reforma, Río Verde, San Isidro La Laguna, Vallehermoso y Zamora; Escárcega, Div. Del Norte, Km.36; Calakmul, Xpujil, Ing. Ricardo Payro.

Fuente: SBien, 2020.

Nota: Se considera la vinculación de estos CIDR, por la relativa cercanía al trazo del ferrocarril, a una distancia menor a los 15 km.

<u>Clave Entidad</u>	<u>Clave Municipio</u>	<u>Municipio en ruta del Tren Maya</u>	<u>Beneficiarios de Programas sociales federales</u>	<u>Monto pagado en el municipio al mes de agosto de 2021</u>
07	065	PALENQUE	68,097	410,007,192.5
07	050	LA LIBERTAD	3,797	16,741,088.5
04	008	TENABO	4,911	29,358,832.1
04	011	CANDELARIA	25,245	161,196,157.3
04	009	ESCÁRCEGA	28,622	167,036,571.8
04	002	CAMPECHE	74,225	392,337,563.7
04	001	CALKINÍ	26,526	142,569,202.4
04	010	CALAKMUL	23,890	155,020,890.9
04	005	HECELCHAKÁN	30,801	74,278,103.0
04	004	CHAMPOTÓN	61,820	251,300,814.1
31	007	CACALCHÉN	7,087	9,874,842.3
31	050	MÉRIDA	156,359	850,006,645.0
31	042	KANTUNIL	2,023	6,729,665.1
31	104	YAXCABÁ	11,922	24,528,047.4
31	096	TIZIMÍN	34,156	112,316,128.1
31	040	IZAMAL	25,493	57,046,598.4
31	101	UMÁN	10,322	40,346,594.4
31	095	TIXPÉHUAL	4,560	4,548,258.8
31	033	HALACHÓ	23,784	28,336,663.6
31	093	TIXKOKOB	10,855	19,796,535.8
31	023	CHOCHOLÁ	5,083	6,198,416.9
31	019	CHEMAX	14,077	40,915,702.9
31	099	UAYMA	1,247	5,588,765.4
31	005	BOKOBÁ	862	3,976,022.6
31	071	SUDZAL	790	3,499,986.3
31	091	TINUM	5,418	21,318,237.7
31	102	VALLADOLID	29,461	115,619,785.6
31	048	MAXCANÚ	23,209	52,632,618.1
31	045	KOPOMÁ	3,417	4,002,793.2
31	041	KANASÍN	13,005	49,298,169.3
23	005	BENITO JUÁREZ	76,866	300,093,844.9
23	007	LÁZARO CÁRDENA	9,776	54,466,904.4
23	004	OTHÓN P. BLANCC	59,759	419,534,363.8
23	002	FELIPE CARRILLO	29,895	202,699,517.9
23	008	SOLIDARIDAD	20,322	163,127,518.9
23	001	COZUMEL	11,173	46,223,431.0
36 Municipios			938,855	4,442,572,473.7

Fuente: Financiera Nacional de Desarrollo Rural, Ganadero, Forestal y Pesquero (FNDR), 2021.

Referencias

Anzaldo, Carlos (2018) Integridad de poblamiento y accesibilidad de las áreas rurales del Sur Sureste de México. México, Repositorio del CentroGeo.

Bustamante, Carlos (2012) “La región del Istmo de Tehuantepec de México”, en Sánchez, Adolfo (Coord.), El desarrollo económico de las regiones medias de México. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas: 161-219.

Calderon, C.A. y L. Serven (2004) ‘The effects of infrastructure development on growth and income distribution’, World Bank: Policy Research, Working Paper No. 3400.

Camagni, R. (2005) Economía urbana. España: Antoni Bosch, Ed.: 118-132.

Capello, Roberta (2009) ‘Space, growth and development’ en Capello Roberta y Nijkamp Peter (eds), Handbook of Regional Growth and Development Theories, Cheltenham: Edward Elgar, pp. 33-52.

Christaller, Walter, (1933) Central places in Southern Germany. Englewood Cliffs, NJ, Prentice Hall.

CONAPO (2018). Proyecciones de la población de México, 1950-2050. México. Disponible en: <https://datos.gob.mx/busca/dataset/proyecciones-de-la-poblacion-de-mexico-y-de-las-entidades-federativas-2016-2050/resource/84306df4-8fa4-40f4-bfac-23b85b3e5c1c>

_____ (2018) Índice de marginación por municipio, 1990-2015. México. Disponible en: <https://datos.gob.mx/busca/dataset/indice-de-marginacion-carencias-poblacionales-por-localidad-municipio-y-entidad/resource/54bd7a44-b31b-4336-ba92-89f4889ccfe9>

CONAPO, INEGI y SEDATU (2018) Delimitación de las zonas metropolitanas de México, 2015. México. Disponible en: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>

CONAFOR y SEMARNAT. Programa Nacional Forestal, 2014-2018, México. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/25918/3.3.2.5_Programa_Nacional_Forestal_PRONAFOR_7oct15.pdf

FNDR (2021) “Apoyo financiero a los municipios en la ruta del Tren Maya”. México: Financiamiento Nacional para el Desarrollo Agrícola, Ganadero, Forestal y Pesquero (obtenido de manera directa por el suscrito).

Garrocho, Carlos (2012) Estructura funcional de la red de ciudades de México. México: CONAPO, El Colegio Mexiquense y UNFPA.

INEGI (2015). Encuesta Intercensal, 2015. México.

_____ (2014). Censos Económicos 2014. México.

_____ (2020). Sistema de Cuentas Nacionales de México. México.

Isard, Walter (1971) Métodos de análisis regional. Una introducción a la Ciencia regional, Barcelona, España. Ediciones Ariel.

Krugman, Paul, Masahisa Fujita y Anthony J. Venables (2000) Economía espacial: las ciudades, las regiones y el comercio internacional, Editorial Ariel, S.A.

Nijkamp, P. (1986) Infrastructure and regional development: A multidimensional policy analysis. *Empirical economics*, 11(1), 1-21. Disponible en: <https://link.springer.com/article/10.1007/BF01978142>

ONU-Hábitat, Sedatu, SSA (2020) Guía metodológica de recuperación socioeconómica municipal en contexto de Covid-19, Cuaderno técnico, México.

Ramírez, L. Alfonso (Coord.) (2006) Perder el paraíso. Globalización, espacio urbano y empresariado en Mérida. Mérida, Yucatán: U. Autónoma de Yucatán, Miguel Ángel Porrúa.

SBien (2021) Programas para el Bienestar Social en los Centros Integradores del Desarrollo Rural (CIDR). México, Secretaría del Bienestar.

SCT (2013) Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, 2013-2018. México. DOF, 13-12-2013. Disponible en: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5326590&fecha=13/12/2013&print=true

SEDESOL (2011) Expansión de las ciudades de México, México.

SHCP (2014) Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018. México. DOF, 29-04-2014. Disponible en: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342547&fecha=29/04/2014.

Villafuerte, Daniel [2004] La Frontera Sur de México. Del TLC México-Centroamérica al Plan Puebla-Panamá. México: UNAM/Instituto de Investigaciones Económicas/COCYTECH/PyV Eds.