

# Las posibilidades del tren Maya para disminuir la pobreza e incidir en el desarrollo del Sureste

Oscar López Chan<sup>1</sup>

Fajime Cú Quijano<sup>2</sup>

## Resumen

El objetivo de este artículo es analizar las posibilidades del tren Maya para disminuir la pobreza e incidir en el desarrollo del sureste de México. Con base en la noción *perrouxiana* de que el crecimiento suele ser concentrado, en un primer apartado se analizan las principales actividades económicas que han impulsado el crecimiento en esta región, particularmente el turismo Quintana Roo y la actividad petrolera en Campeche y Tabasco, este ejercicio se realiza a través de la revisión del comportamiento del PIB en los estados del sureste y del tamaño de su PIB turístico y petrolero en estas entidades. En los siguientes apartados, se analizan las capacidades del turismo y de la industria petrolera para difundir sus beneficios hacia los demás municipios de tales entidades, y para incidir en la disminución de la pobreza, a través de la evolución de la misma a nivel estatal en el periodo 2008-2020 y a nivel municipal en el periodo 2010-2020.

En virtud de que los datos analizados muestran que estas dos actividades clave para el crecimiento del país y la generación de divisas, han estado concentradas en pocos puntos, como la Riviera Maya, en Quintana Roo, y en los municipios de Carmen, Campeche y Centro, Tabasco; y no han tenido la capacidad de difundir ampliamente sus beneficios, en un último apartado se plantean las posibilidades de un nuevo modelo de desarrollo que parta del reconocimiento de las potencialidades de cada localidad, municipio y entidad, y se bosquejan algunas acciones para tratar que con la puesta en operación del tren Maya se pueda difundir sus beneficios hacia toda la región, particularmente hacia nuestros pueblos originarios.

**Conceptos clave:** Tren maya, sureste de México, desarrollo

## Introducción

En la historia económica del México posrevolucionario han destacado algunos intentos de política regional de los gobiernos nacionales para “sembrar” el desarrollo en aquellas regiones del país más rezagadas; planes, programas o proyectos de gran envergadura no han faltado. Generalmente han sido apuestas por un gran proyecto como la solución a los problemas de las regiones deprimidas. A partir de la revisión de anteriores proyectos regionales ejecutados o propuestos para el sureste, de sus resultados en el crecimiento económico, y de su capacidad para reducir la pobreza y las desigualdades territoriales, se

---

<sup>1</sup> Profesor e Investigador de la Universidad Autónoma de Campeche, Doctor en Ciencias en Ecología y Desarrollo Sustentable por El Colegio de la Frontera Sur, oalopezc@uacam.mx integrante del Cuerpo Académico *Identities, Desigualdades, Gobernanza y Ciudadanía en la Frontera Sur*.

<sup>2</sup> Profesora e investigadora de la Universidad Autónoma de Campeche, Doctora en Educación Humanista por el Instituto Humanista de Estudios Superiores, fajimecu@uacam.mx, integrante del Cuerpo Académico *Identities, Desigualdades, Gobernanza y Ciudadanía en la Frontera Sur*.

analiza si los grandes proyectos son la respuesta a los problemas de marginación y pobreza de miles de localidades que han sido excluidas de los centros de crecimiento en los estados del sureste de México (Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán). Desde esta perspectiva, el objetivo de esta investigación es analizar la capacidad potencial del Tren Maya –desde su infraestructura, puntos de conexión, movilidad de pasajeros, estaciones y paraderos– para incidir, al menos, en la reducción de la pobreza en los estados donde tendría influencia; así como bosquejar otras alternativas para el empleo, crecimiento y desarrollo de localidades pobres y marginadas del sureste de México.

Desde una perspectiva del derecho al desarrollo, el análisis pretende hacer una comparación entre el costo total de la obra y sus posibles beneficios, con respecto al costo y beneficio de otras alternativas de desarrollo para el sureste de México. Más allá de los beneficios que podría tener la construcción del tren maya en el crecimiento agregado del sureste de México, se busca llamar la atención sobre su eventual capacidad, a través del turismo, para incidir en las economías locales, particularmente de los puntos de las localidades de conexión y comunidades periféricas.

Para este ejercicio es necesario revisar las condiciones de partida en el crecimiento de los estados del Sureste, los efectos de difusión del turismo como actividad económica para disminuir la pobreza, el reconocimiento que el crecimiento sigue siendo concentrado, la búsqueda de alternativas para el desarrollo del Sureste, y la forma como eventualmente se pueden difundir los posibles beneficios del tren Maya en la región.

### **Comportamiento del PIB en los estados del sureste mexicano**

La tendencia en la producción de bienes y servicios en las economías de los estados del Sureste presentó una disminución en el periodo 2010-2020, específicamente en los últimos tres años, como aprecia en la gráfica 1. En éste se muestra al estado de Campeche como el de mayor PIB, seguido de Tabasco, debido a la producción petrolera, así como a los de menor dinamismo como Chiapas, Quintana Roo y Yucatán; destacan estos dos últimos al observarse una producción relativamente igual hasta el año 2019; para el 2020, Yucatán registra un mayor PIB, lo cual indica una ventaja comparativa en la actividad turística en este estado y la pérdida de atracción turística en Quintana Roo, que años atrás era uno de los destinos turísticos más visitados en el país, esta situación es relevante debido a que la pandemia ha afectado a todos por igual.

Sin embargo, Yucatán ha tenido una producción constante durante el periodo de análisis.

En el caso del estado de Campeche, no considerando la actividad petrolera (88.66% en promedio), el sector secundario, que aporta el 90.40% del PIB, prácticamente sería el de menor producción, con sectores primario y secundario muy precarios. Dicha situación también se presenta en el estado de Tabasco, aunque con menor impacto, donde las actividades secundarias en promedio representan el 73.36 % del PIB, la producción petrolera contribuye en promedio con el 57.14%, como se muestra en el cuadro 1 y la gráfica 1.

Cuadro 1. Producto interno bruto de estado del Sureste  
(Millones de pesos a valores constantes, año base 2013)

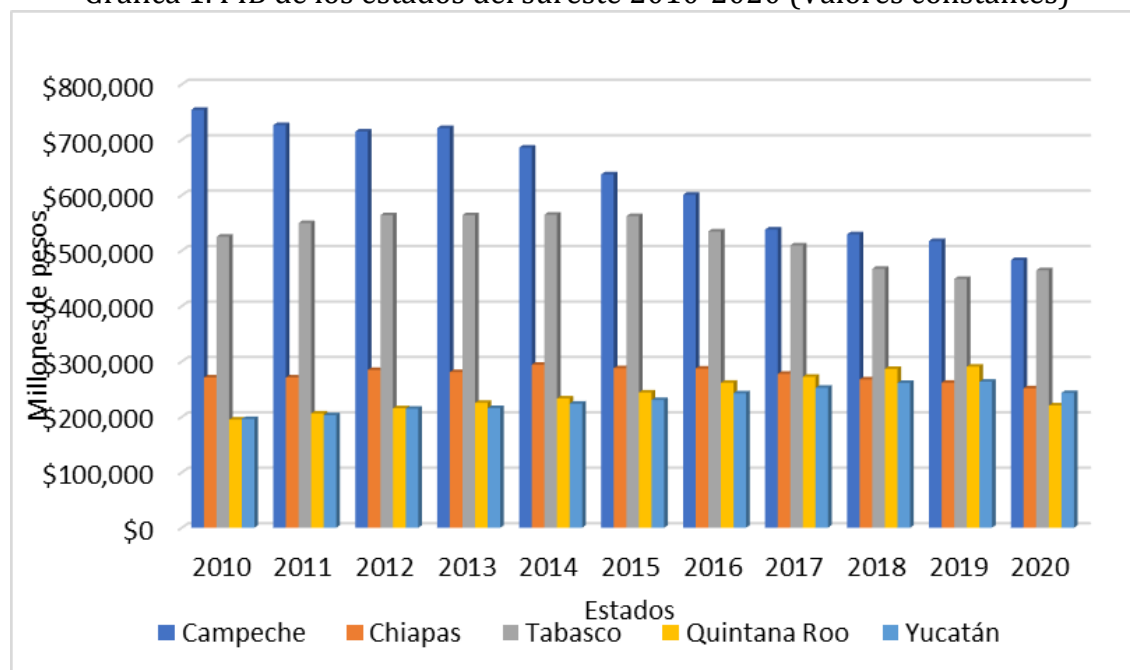
Años	Campeche		Chiapas	Tabasco		Quintana Roo	Yucatán
	Con petróleo	Sin petróleo		Con petróleo	Sin petróleo		
2010	\$753,969	\$132,733	\$270,989	\$525,012	\$234,998	\$195,149	\$196,150
2011	\$726,504	\$132,221	\$270,989	\$549,751	\$249,618	\$206,054	\$202,894
2012	\$714,787	\$135,297	\$284,734	\$564,004	\$260,416	\$215,710	\$214,701
2013	\$721,085	\$136,850	\$280,925	\$564,004	\$266,198	\$225,273	\$215,788
2014	\$685,981	\$126,997	\$294,029	\$564,794	\$266,458	\$233,252	\$223,859
2015	\$637,605	\$125,802	\$287,812	\$562,212	\$265,503	\$244,081	\$230,375
2016	\$600,612	\$117,652	\$287,034	\$534,685	\$251,974	\$261,498	\$242,505
2017	\$537,883	\$108,981	\$277,581	\$509,388	\$245,664	\$272,212	\$252,391
2018	\$529,466	\$109,464	\$267,664	\$467,226	\$237,555	\$286,533	\$261,284
2019 <sup>a</sup>	\$517,311	\$108,235	\$261,697	\$448,890	\$240,716	\$290,612	\$263,372
2020 <sup>b</sup>	\$482,973	\$97,738	\$251,651	\$464,513	\$231,860	\$220,550	\$243,121

Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI (2021b).

<sup>a</sup> Cifras revisadas

<sup>b</sup> Cifras preliminares

Gráfica 1. PIB de los estados del sureste 2010-2020 (Valores constantes)



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI (2021b).

Cuadro 1. Producto interno bruto de estado del Sureste  
(Millones de pesos a valores constantes, año base 2013)

Años	Campeche		Chiapas	Tabasco		Quintana Roo	Yucatán
	Con petróleo	Sin petróleo		Con petróleo	Sin petróleo		
2010	\$753,969	\$132,733	\$270,989	\$525,012	\$234,998	\$195,149	\$196,150
2011	\$726,504	\$132,221	\$270,989	\$549,751	\$249,618	\$206,054	\$202,894
2012	\$714,787	\$135,297	\$284,734	\$564,004	\$260,416	\$215,710	\$214,701
2013	\$721,085	\$136,850	\$280,925	\$564,004	\$266,198	\$225,273	\$215,788
2014	\$685,981	\$126,997	\$294,029	\$564,794	\$266,458	\$233,252	\$223,859
2015	\$637,605	\$125,802	\$287,812	\$562,212	\$265,503	\$244,081	\$230,375
2016	\$600,612	\$117,652	\$287,034	\$534,685	\$251,974	\$261,498	\$242,505
2017	\$537,883	\$108,981	\$277,581	\$509,388	\$245,664	\$272,212	\$252,391
2018	\$529,466	\$109,464	\$267,664	\$467,226	\$237,555	\$286,533	\$261,284
2019 <sup>a</sup>	\$517,311	\$108,235	\$261,697	\$448,890	\$240,716	\$290,612	\$263,372
2020 <sup>b</sup>	\$482,973	\$97,738	\$251,651	\$464,513	\$231,860	\$220,550	\$243,121

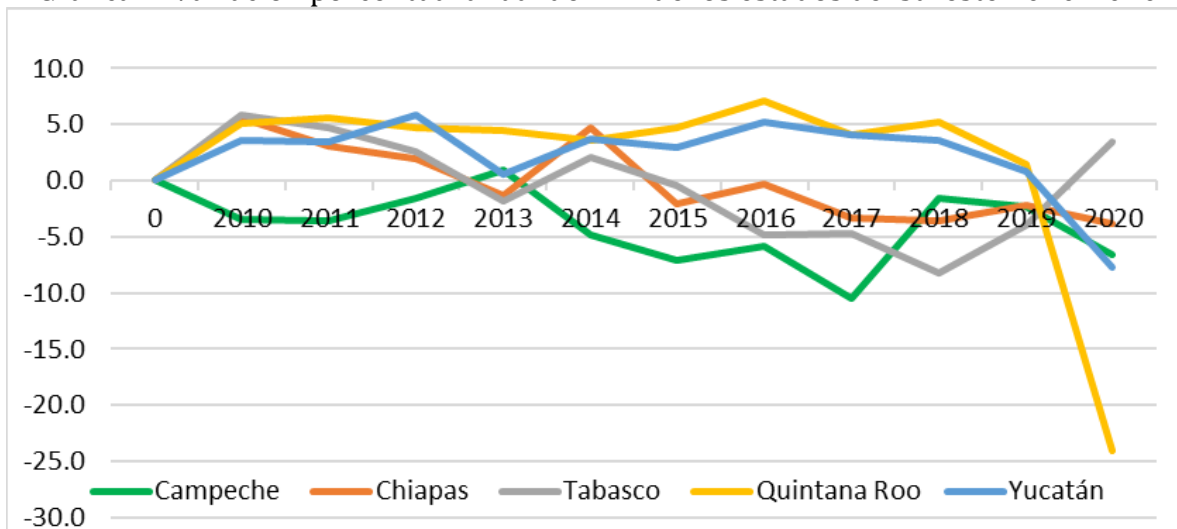
Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI (2021b).

<sup>a</sup> Cifras revisadas

<sup>b</sup> Cifras preliminares

El comportamiento de la producción ha presentado variaciones negativas en el caso de Campeche durante el periodo 2010- 2020; en el caso de Chiapas, Tabasco y Yucatán se observan variaciones positivas y negativas, siendo el 2010 el de mayor crecimiento; destaca el estado de Quintana Roo al registrar una fuerte caída en el año 2020, por efectos de la pandemia (Véase gráfica 2). En estos términos, resulta complejo apostar a determinadas actividades como el petróleo y el turismo, como motor de la economía regional, debido a las caídas que han presentado y que, como se verá más adelante, en los periodos de bonanza tampoco han tenido la capacidad de generar desarrollo y disminuir la pobreza.

Gráfica 2. Variación porcentual anual del PIB de los estados del sureste 2010-2020



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI (2021b).

La importancia de la producción en los estados del Sureste ha tomado un gran interés por parte del gobierno federal debido al histórico abandono en la inversión en proyectos detonantes para estos estados que les permita un crecimiento sostenible y sostenido. Nuevamente destaca Campeche que, a pesar de que registra un mayor PIB a nivel regional y nacional, sólo se debe a la actividad petrolera, la cual únicamente tiene un impacto económico en el país, ya que a nivel social y económico en el estado no se registra en el nivel de vida de las ciudadanos y en la generación de fuentes de empleo en los otros sectores económicos que le permitan una producción diversificada, aprovechando los recursos naturales e infraestructura disponibles, como la extensión marítima, reservas naturales, pueblos mágicos, lugares patrimonio de la humanidad y una carretera federal que conecta directamente a Tabasco, Yucatán y Quintana Roo, y otra que tiene conectividad con Chiapas. Este panorama es muy similar en el resto de los estados del Sureste, por lo que el Proyecto del Tren Maya, bajo ciertas condiciones, podría contribuir de manera significativa a aumentar la producción y mejorar las condiciones de vida, principalmente de productores y comerciantes rurales y sus familias.

En términos de la masa salarial promedio, al comparar el dato nacional con los estados del Sureste la diferencia es muy notoria, por ejemplo, si se toma el dato nacional más alto, 2019 con 202,356.98 millones de pesos, y el más alto a nivel estatal, del estado de Chiapas con 5,071.30 millones, éste sólo representa el 2.5%, este comportamiento se presenta en todo el periodo de estudio, destacando Campeche con la menor masa salarial.

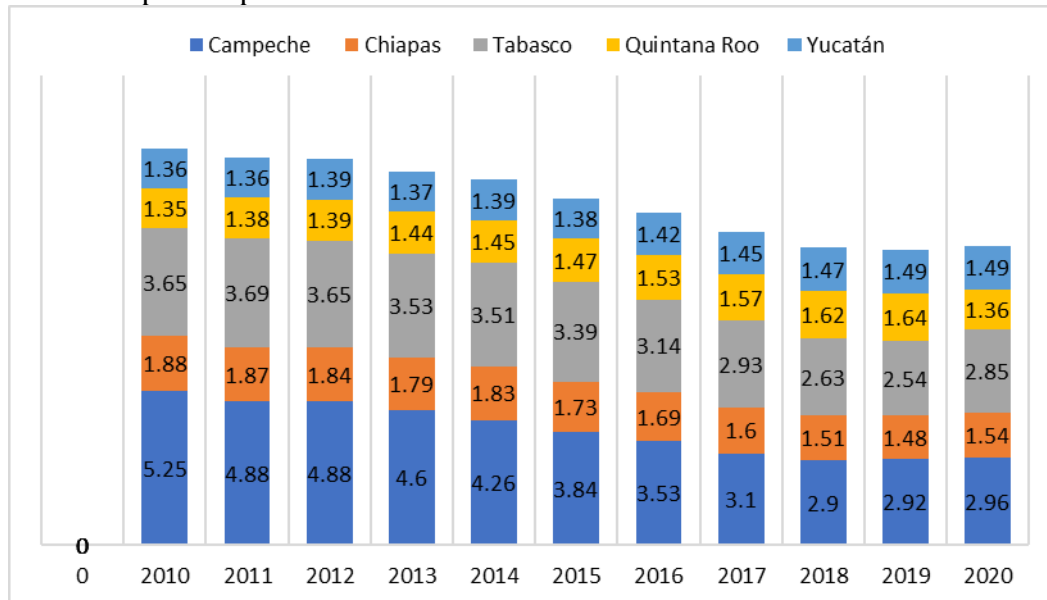
Cuadro 2. Masa salarial promedio a pesos constantes, (millones de pesos)  
Primer trimestre de 2005 al cuarto trimestre de 2020

Año	Nacional	Urbano	Rural	Campeche	Chiapas	Quintana Roo	Tabasco	Yucatán
2010	181,195.71	21,236.03	159,959.68	1,524.73	4,679.00	3,263.68	3,687.69	3,334.08
2011	179,803.32	21,926.22	157,877.11	1,618.37	4,957.10	4,957.10	3,312.66	3,311.69
2012	183,223.80	22,612.85	160,610.95	1,698.70	4,920.20	3,365.98	3,633.68	3,424.98
2013	181,278.46	22,722.09	158,556.37	1,743.54	4,860.32	3,378.99	3,611.16	3,518.61
2014	174,118.10	23,203.45	150,914.65	1,719.13	4,601.29	3,059.11	3,719.66	3,395.29
2015	179,717.81	24,453.28	155,264.54	1,695.88	4,805.38	3,355.55	3,683.29	3,475.36
2016	187,550.53	25,506.85	162,043.68	1,669.58	4,953.00	3,653.78	3,397.29	3,604.23
2017	185,704.08	25,597.49	160,106.59	1,552.87	4,745.10	3,591.55	3,137.03	3,679.52
2018	191,439.86	26,607.94	164,831.92	1,604.12	4,862.12	3,775.51	3,157.73	3,718.73
2019	202,356.98	28,678.73	173,678.25	1,673.88	5,071.30	3,913.69	3,440.42	3,900.18
2020	153,159.15	22,559.89	130,599.26	1,215.50	3,996.78	2,567.13	2,520.41	3,038.02

Fuente: Elaboración propia con datos del CONEVAL (2021c).

En lo relativo al comportamiento de las estructuras económicas de los estados del sureste, éstas se caracterizan por presentar un perfil productivo aparentemente muy atractivo, debido a las actividades económicas que llevan a cabo, consideradas dinámicas en cualquier economía a nivel mundial, como es el caso de la minería, específicamente la actividad petrolera, siendo los estados de Campeche y Tabasco lo que registran una mayor participación en el PIB nacional por las actividades petroleras y Chiapas, Quintana Roo y Yucatán con una participación relativamente similar (Véase gráfica 3).

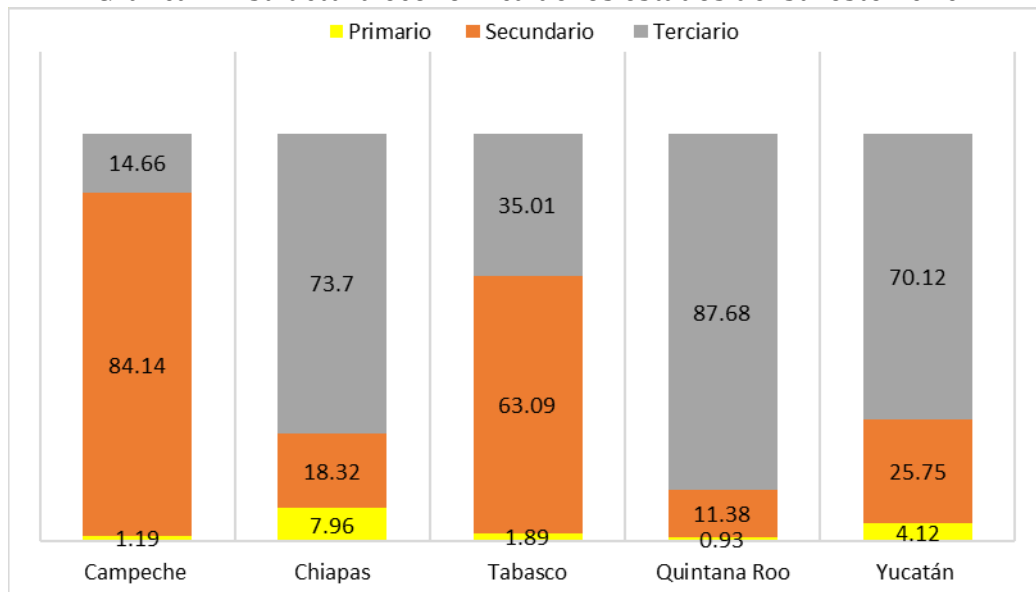
Gráfica 3. Participación porcentual de los estados del Sureste en el PIB nacional 2010-2020



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI (2021b).

Este comportamiento define la caracterización de los sectores económicos de los estados del Sureste, (Véase la gráfica 4), en el año 2020 Campeche y Tabasco destacan en el sector secundario con una mayor producción en la actividad minera petrolera, le siguen Yucatán, Chiapas, y Quintana Roo y Yucatán. Por el contrario, en los servicios Quintana Roo y Chiapas, debido a al turismo, cuentan con los mayores porcentajes con 87.68% y 73.7% respectivamente; le siguen Yucatán, Tabasco y Campeche. Por su parte, el sector primario no es tan significativo en ninguno de los estados en términos del PIB, salvo en Chiapas que representa el 7.96%.

Gráfica 4. Estructura económica de los estados del sureste 2020



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI (2021b).

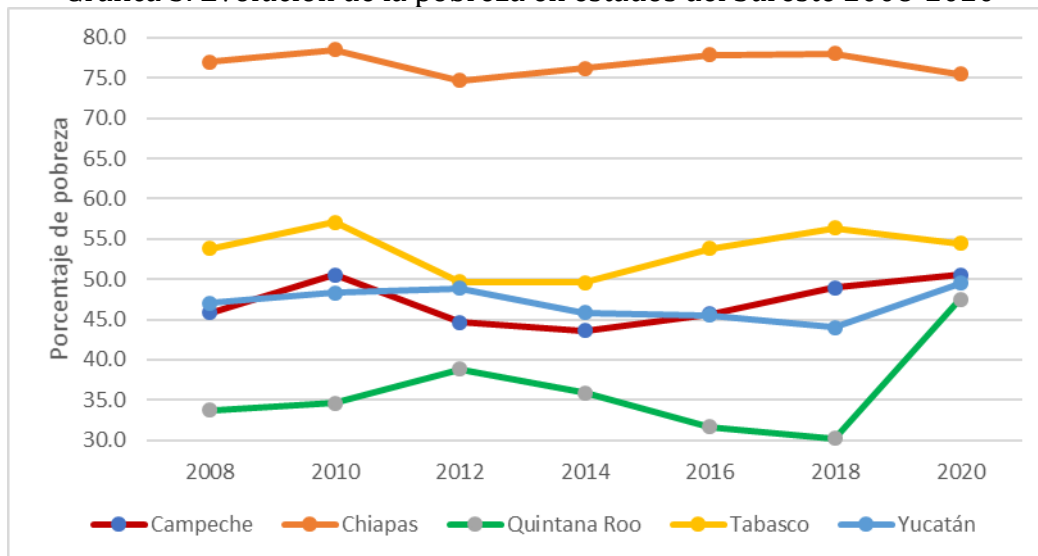
### Situación de pobreza en los estados del sureste 2010-2020

Los estados del sureste en general se han caracterizado por no ser economías integradas. Casi todos, en su momento, han contado con una economía con determinado perfil. Por ejemplo, Campeche y Tabasco han tenido una estructura económica donde ha dominado la minería, en este caso, la extracción de petróleo. Quintana Roo, su creación como estado obedece a la creación de un polo turístico. Chiapas, históricamente se ha caracterizado por una economía anclada al sector primario con altos niveles de pobreza, y Yucatán, parece ser la economía más diversificada de los cinco estados. Si tomamos como base la economía petrolera de Campeche y Tabasco, podríamos inferir que el largo plazo este tipo de enclave es capaz de beneficiar a toda su geografía estatal y concretarse, por ejemplo, en la reducción de la pobreza. Lo mismo para el caso de Quintana Roo a través del turismo.

Sin embargo, en un periodo de 10 años, de 2008 a 2018, solamente los estados de Quintana Roo y Yucatán tuvieron una reducción modesta de la pobreza; teniendo el primero una economía especializada pasó de un 33.7% a un 30.2% de su población total en condición de pobreza; y el segundo, con una diversificada, pasó de un 47% a un 44% de su población total en pobreza. No fue el caso particular de los estados petroleros, Campeche y Tabasco; el primero incrementó su porcentaje de población total en pobreza de un 45.9% a un 49%; el segundo de un 53.8% a un 53.4%. En ese periodo, el estado de Chiapas se mantuvo prácticamente igual al pasar de 77% en 2008 al 78% en 2018 de su población total en condición de pobreza.

En la medición más reciente de la pobreza, 2018-2020, únicamente los estados de Chiapas y Tabasco presentan una leve disminución del porcentaje de su población total en condición de pobreza; al pasar el primero en un 75.5% y el segundo en 54.5%. Salvo estas variaciones en el corto plazo; en el largo plazo, de 2008 a 2020, en los estados del sureste lo que se aprecia es una cierta convergencia en los porcentajes de la población total en condición de pobreza (Véase gráfica 5).

Gráfica 5. Evolución de la pobreza en estados del Sureste 2008-2020

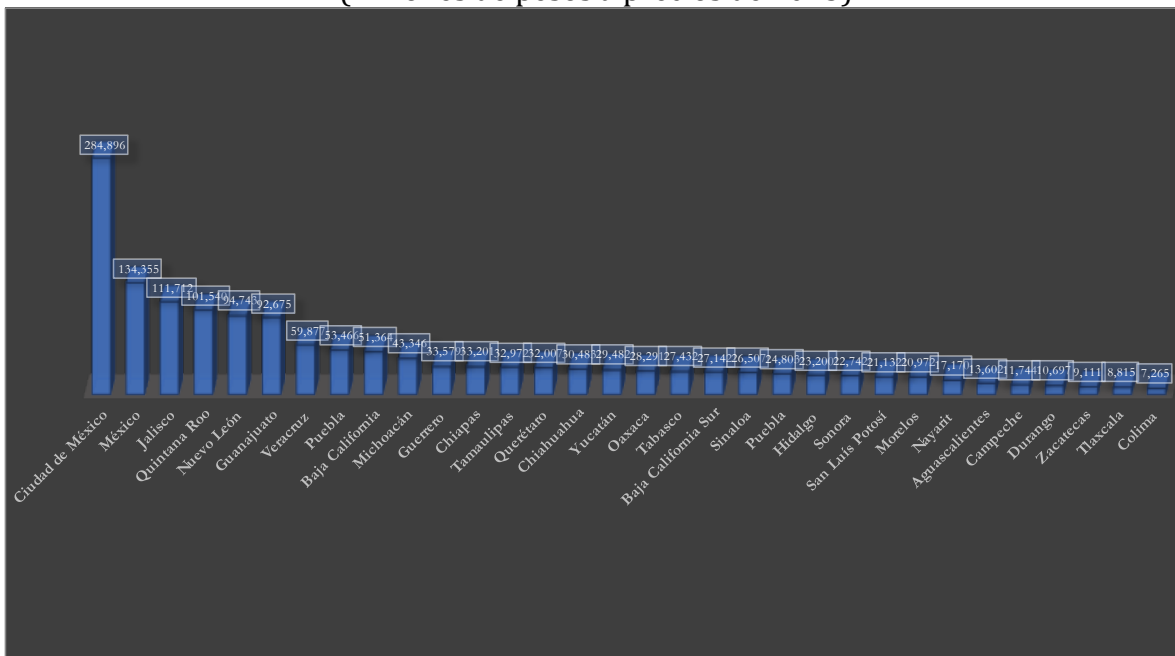


Fuente: Elaborado con base en CONEVAL (2019, 2021a).

## Turismo y su capacidad para reducir la pobreza

El turismo es una actividad económica con gran capacidad para generar empleos y divisas para el país. Cuando se impulsa algún destino o polo turístico en particular, genera atracción, no sólo de visitantes, sino de personas de la periferia que buscan oportunidades de empleo y de negocios. En México, el turismo históricamente se ha ubicado dentro de las cinco principales fuentes generadoras de divisas para el país. El turismo, ciertamente, ha sido uno de los motores de la economía, representando el PIB turístico un promedio de 8.4% de 2008 a 2019 del PIB de México, el cual bajó a 6.7% en 2020 debido a la pandemia (INEGI, 2021). Si bien a nivel nacional Quintana Roo es el estado con el mejor factor de transversalidad dentro del turismo (.74), sólo ocupa el cuarto lugar nacional dentro del PIB turístico, por debajo de la Ciudad de México, estado de México y Jalisco. Chiapas ocupa el lugar número 13, tabasco el 17, tabasco el 21 y Campeche el lugar 30. Incluso el PIB turístico del sureste, no iguala al de la Ciudad de México que, por cierto, con todo y su tamaño, tampoco se ha dispersado hacia la periferia del centro del país (Véase gráfica 6). Si lo vemos desde esta perspectiva, el PIB turístico de Quintana Roo es el que se quiere difundir hacia los estados del sureste a través del tren Maya; sin embargo, como veremos, si el turismo no ha tenido la suficiente dispersión al interior del mismo estado; tampoco sería suficiente su tamaño para para fomentar el crecimiento y el desarrollo del sureste.

Gráfica 6. PIB turístico por entidad federativa 2019  
(Millones de pesos a precios de 2013)



Fuente: Tomado de Secretaría de Turismo (2020).

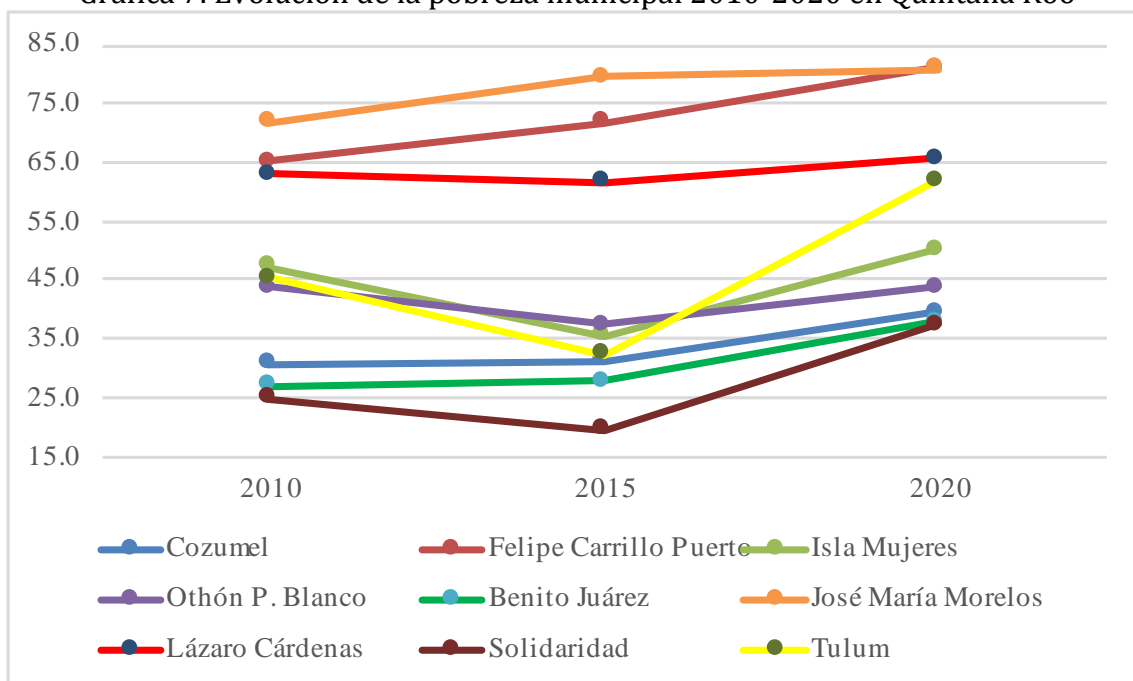
La principal justificación del gobierno federal en turno para la construcción del tren Maya es que será la vía para lograr que el turismo que llega a la Riviera Maya se disemine a través del sureste, con la supuesta derrama económica y la creación de empleos que supuestamente significaría. El supuesto principal es que el turismo tiene la suficiente capacidad potencial para difundir sus beneficios económicos hacia el sureste a través del tren Maya, del polo hacia



la periferia. Desde la creación de Cancún en 1970 eso no ha sucedido. Pudiéramos asumir entonces que esa capacidad se reflejaría, al menos en el estado de Quintana Roo que, ciertamente, es el estado con menor porcentaje de su población total en pobreza en el sureste de México, al ubicarse en 30.2% en 2018, pero con alza a un 47.5% en 2020. Aquí el nuevo supuesto es que los beneficios del turismo en Quintana Roo, concentrado inicialmente en los municipios de Benito Juárez, Cozumel, Isla Mujeres, y posteriormente en Solidaridad, Tulum y Bacalar, se habrían difundido, a todos los municipios del estado, particularmente a los de la zona maya como Felipe Carrillo Puerto, José María Morelos y Lázaro Cárdenas.

Con base en lo anterior, es necesario revisar los datos de pobreza en los municipios de Quintana Roo. De acuerdo a las estimaciones de la pobreza municipal 2010, 2015 y 2020 del CONEVAL existe una tendencia clara de incremento del porcentaje de la población en pobreza en todos los municipios de este estado, a excepción de Bacalar. Con base en estos datos, el turismo no ha sido el motor económico para la reducción de la población en pobreza a nivel estatal, porque sus beneficios no se han difundido a los municipios de la zona maya del estado, que desde 2010 presentaban los porcentajes más altos de pobreza: José María Morelos con 71.9%, Felipe Carrillo Puerto con 65.2% y Lázaro Cárdenas con 63%. Por el contrario, existe una tendencia clara de incremento de dichos porcentajes en estos municipios (Véase la gráfica 7). Tales incrementos son consistentes con el aumento del número de personas en condición de pobreza del estado de Quintana Roo en 2020. Es decir, la expansión del turismo y el crecimiento económico que conlleva, no se ha traducido en el desarrollo de Quintana Roo, particularmente en la reducción de su población en pobreza.

Gráfica 7. Evolución de la pobreza municipal 2010-2020 en Quintana Roo



Fuente: Elaborado con base en CONEVAL (2021b).

Este ejercicio de análisis pone en entredicho si la concentración y especialización en ciertas actividades económicas, como el turismo o la actividad petrolera, ha tenido los suficientes

efectos de difusión en la periferia, sea estatal o regional. Si en todo este tiempo, no han tenido esa capacidad ¿cómo podría esperarse que ahora el turismo sí tenga dicha capacidad, a través la construcción del tren Maya?

Los datos analizados indican que todo tiene un límite. El turismo no es la actividad con capacidad infinita para generar crecimiento y desarrollo. Sus alcances y limitaciones se observan también en su capacidad para reducir la pobreza, como ya se ha visto. Por ejemplo, de acuerdo a datos recopilados por la Secretaría de Turismo un 86.1% de la población de los municipios con actividad turística se encuentra en pobreza (Secretaría de Turismo, 2020: 56). Por esa razón, una mayor inversión en turismo, independientemente de la creación de empleos, no necesariamente garantiza una reducción significativa de la pobreza. De manera particular, la inversión en turismo focalizada en una sola obra, no tendría las virtudes o capacidades que no tiene la propia actividad turística en general. En el caso del tren Maya, la inversión estimada sería de 300 mil millones de pesos (Urrutia y Olivares, 2022)–15 mil millones de dólares)–, cerca de la mitad de la inversión extranjera directa anual promedio en México de alrededor de 32 mil millones de dólares en la última década (Gobierno de México, 2022); una tercera parte de las remesas en México que en 2021 ascendieron a 51 mil 594 millones de dólares (BANXICO, 2022b); y cerca de los 19 mil 795 millones de dólares generados en 2021 por los turistas internacionales (SIE-BANXICO, 2022a).

### **La actividad petrolera en el sureste y la reducción de la pobreza**

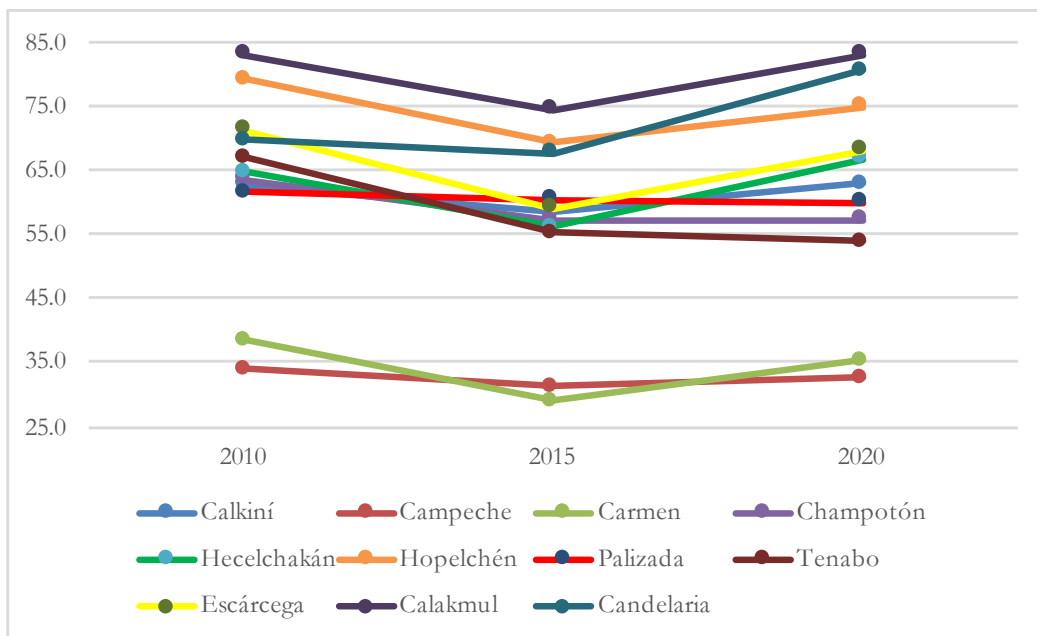
Desde inicios de la década de los 80 del siglo pasado la actividad de explotación del petróleo alcanzó su mayor auge en el Sureste del país, principalmente en los estados de Campeche y Tabasco, convirtiéndose las ciudades de Carmen y Villahermosa, respectivamente en los centros de la actividad, la cual atrajo a miles de personas de estados y municipios periféricos en busca de alguna oportunidad. Como industria, la actividad petrolera ha tenido bonanzas y crisis; sin embargo, en la época de mayor crecimiento no se tiene evidencia de que haya sido la solución a los problemas de desarrollo de estos estados en particular, ni del Sureste en general. Por el contrario, generó problemas de un rápido crecimiento de tales ciudades, lo cual se expresó en una alta de demanda de infraestructura y de servicios públicos no satisfecha, desigualdad urbana y en un constante incremento de la delincuencia. Ahora que la actividad ha entrado en un franco periodo de declive, los problemas de inseguridad se han disparado. Por ejemplo, de acuerdo a información a la *Encuesta Nacional de Seguridad Urbana* del INEGI, Villahermosa y Carmen se han situado como las ciudades de mayor percepción de inseguridad en el Sureste, incluso Villahermosa, en el primer semestre de 2017, se ubicó como la ciudad con de mayor percepción de inseguridad en el país, con un 94.3% (INEGI, 2017)–precisamente como resultado de la caída de los precios del petróleo 2014-2016 a nivel internacional y, por consiguiente, de la actividad en México.

Más allá de los innegables ingresos de divisas para el país, donde el petróleo históricamente se ha ubicado como una de las tres principales fuentes, y los estados de Campeche y Tabasco aportan alrededor del 83% de la producción de petróleo, ello no se ha traducido en una reducción significativa de la pobreza en dichos estado (Véase Gráfica 5), ni en sus municipios, particularmente en Carmen, Campeche y Centro, Tabasco (Villahermosa). En el caso del estado de Campeche, similar a como ocurre en el de Quintana Roo, solamente en los municipios donde se ubica la capital del estado o donde se concentran las principales

actividades económicas, se tienen los porcentajes más bajos de pobreza, en este caso en Campeche y Carmen, con un 32.5% y 35.4%, respectivamente, de su población en condición de pobreza. En los demás municipios, la pobreza llega a alcanzar un 83% (Véase cuadro 3). Estos datos también muestran, nuevamente, la actividad económica tienden a concentrarse en pocos puntos, y esta concentración, por sí misma, no difunde sus beneficios hacia la periferia, es decir, hacia los otros municipios del estado.

En el caso del estado de Tabasco los datos de pobreza municipal no son muy diferentes. En periodo 2010-2020, pese a la reducción del porcentaje de la población municipal de pobreza en 2015, a 2020 existe una tendencia clara a su incremento (Véase gráfica 9). Sólo el municipio de Centro registra el nivel más bajo de pobreza en 2020 al ubicarse en 35.8% de su población el cual, sin embargo, es más alto que el porcentaje que tenía en 2015 (29%), prácticamente igual al porcentaje de 2010 (36.3%. En el periodo 2015-2020, únicamente en dos municipios, Jonuta y Tenosique, se registra una disminución del porcentaje de la población en pobreza; el primero de 69% a 65.4%, y el segundo de 55.4% a 54.1%. En todos los demás municipios existe un incremento de la pobreza, incluso en seis de éstos (Centla, Cunduacán, Macuspana, Nacajuca, Paraíso y Teapa) el incremento es significativo al ser de más de 10 puntos porcentuales (Véase Cuadro 3). Estos datos indican, nuevamente, que la concentración de la población y de las actividades económicas en pocos lugares ha sido la única forma de reducir la pobreza; que no ha habido suficientes canales de difusión, que la actividad petrolera en Tabasco, por sí misma, no ha tenido esa capacidad de difusión y que, por el contrario, cuando cae la actividad petrolera genera el efecto de incrementar los niveles de pobreza.

Gráfica 8. Evolución de la pobreza municipal 2010-2020 en Campeche

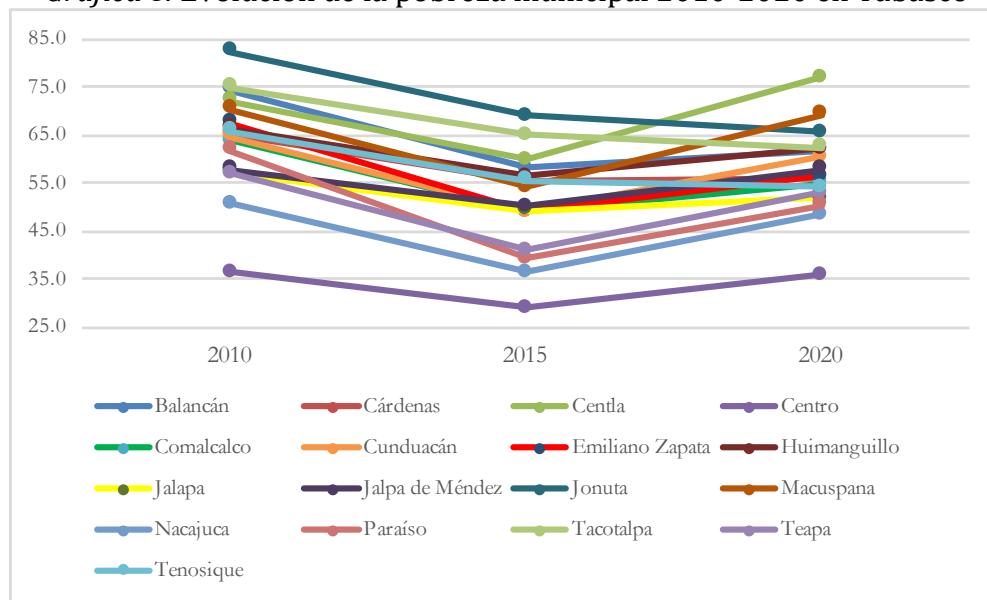


Fuente: Elaborado con base en CONEVAL (2021b).

Si bien en el estado de Tabasco, en julio de 2022 se ha inaugurado oficialmente la refinería de Dos Bocas “Olmeca”, ubicada en el municipio de Paraíso, los beneficios que

podría generar no tendrían por qué ser diferentes a la historia de la actividad petrolera en el Sureste de México: Tiende a concentrarse –como de hecho lo está–, genera un exceso de demanda en infraestructura, bienes y servicios públicos, atrae población de la periferia, genera problemas de seguridad y, fundamentalmente, no logra difundir sus beneficios al territorio de una región y, particularmente, no genera desarrollo. A esto hay que agregar que, de acuerdo a la *Ley de Coordinación Fiscal*<sup>1</sup> (Cámara de Diputados, 2018) y la *Ley de Ingresos sobre Hidrocarburos*<sup>2</sup> (Cámara de Diputados, 2019), vigentes, es el gobierno federal quien distribuye entre las entidades federativas y municipios petroleros los ingresos fiscales derivado de la actividad, concentrando el primero el mayor porcentaje. Es decir, los estados receptores de la inversión petrolera no cuentan con todas las herramientas ni los ingresos para impulsar sus propias política de desarrollo, como ya ha ocurrido en el pasado.

Gráfica 8. Evolución de la pobreza municipal 2010-2020 en Tabasco



Fuente: Elaborado con base en CONEVAL (2021b).

Cuadro 3. Porcentaje de la población en pobreza en municipios del Sureste

Campeche	2010	2015	2020
Calkiní	62.6	58.2	62.8
Campeche	33.9	31.2	32.5
Carmen	38.4	29.0	35.4
Champotón	63.6	57.3	57.2
Hecelchakán	64.7	56.0	66.7
Hopelchén	79.1	69.0	74.9
Palizada	61.5	60.4	59.9
Tenabo	67.0	55.1	53.9
Escárcega	71.2	59.1	68.1

<sup>1</sup> En este caso se distribuye el *Fondo de Extracción de Hidrocarburos* entre las entidades y municipios productores de hidrocarburos.

<sup>2</sup> En este caso se distribuye *Fondo para Entidades Federativas y Municipios Productores de Hidrocarburos* el cual se integra con recursos recaudados por el impuesto por la actividad de exploración y extracción.

LAS POSIBILIDADES DEL TREN MAYA PARA DISMINUIR LA POBREZA  
E INCIDIR EN EL DESARROLLO DEL SURESTE

Calakmul	82.9	74.3	83.0
Candelaria	69.6	67.6	80.4
Seybaplaya	n.d.	n.d.	n.d.
<b>Quintana Roo</b>			
Cozumel	30.6	31.3	39.6
Felipe Carrillo Puerto	65.2	71.8	81.1
Isla Mujeres	47.1	35.4	50.3
Othón P. Blanco	43.7	37.3	43.8
Benito Juárez	26.8	27.7	37.9
José María Morelos	71.9	79.5	80.8
Lázaro Cárdenas	63.0	61.7	65.7
Solidaridad	24.8	19.6	37.3
Tulum	45.3	32.2	61.8
Bacalar	n.d.	78.2	73.5
Puerto Morelos	n.d.	n.d.	42.7
<b>Tabasco</b>			
Balancán	74.2	58.1	61.8
Cárdenas	65.2	55.3	56.1
Centla	72.0	59.7	76.8
Centro	36.3	29.0	35.8
Comalcalco	63.6	48.9	54.9
Cunduacán	64.5	48.9	60.3
Emiliano Zapata	67.4	49.2	56.2
Huimanguillo	66.2	56.3	62.1
Jalapa	57.3	49.1	51.8
Jalpa de Méndez	57.9	50.2	57.7
Jonuta	82.5	69.0	65.4
Macuspana	70.3	54.1	69.3
Nacajuca	50.5	36.2	48.2
Paraíso	61.9	39.3	50.2
Tacotalpa	74.9	64.9	62.4
Teapa	56.8	41.0	52.9
Tenosique	65.8	55.4	54.1

Fuente: Elaborado con base en CONEVAL (2021b).

### **Nuevo modelo de desarrollo**

En términos del crecimiento económico, es pertinente referir el problema de la concentración de las actividades económicas, como bien lo refirió Perroux hace casi 70 años (Hermansen, 1977). Con base en esa idea se desarrolló la teoría de los polos de crecimiento, noción bajo la cual se planeó Cancún como un polo de crecimiento turístico, que como tal ha sido de los pocos exitosos. Desde su creación hace más de 50 años, ha existido una lenta difusión de las actividades turísticas hacia la periferia, hasta constituir la región que ahora se conoce como la Riviera Maya. Es decir, en el largo plazo, la Riviera Maya es el alcance de la difusión de la actividad turística, más el flujo de personas que ha sido capaz de atraer desde el sureste y el país hacia esos destinos en busca de empleo. Es lo que se conoce como una fuerza centrípeta, que atrae de la periferia al centro. Con el tren Maya, lo que se pretende es difundir los beneficios del turismo del centro a la periferia-centrífuga, cuestión que no ha

ocurrido en los últimos 50 años. No lo ha logrado el turismo, tampoco la actividad petrolera, ni aún en su mejor momento de auge a mediados de los años ochenta del siglo pasado. Las actividades económicas y las decisiones de política económica de mayor relevancia (petróleo, turismo, urbanización, la apertura económica ); no han tenido la capacidad para disminuir la pobreza y marginación en el sureste de México, principalmente en pequeñas localidades rurales. Tampoco hubo evidencia de proyectos regionales malogrados como el Plan Puebla Panamá y las Zonas Económicas Especiales.

Las evidencias muestran que las actividades económicas tienden hacia la concentración. Por ejemplo en Yucatán, más del 60% de las actividades económicas y de la población se concentran en la zona metropolitana de la ciudad de Mérida, constituida por cinco municipios, mientras que en el resto de los 101 municipios de Yucatán, vive el 40% restante de la población. Sin que los beneficios de la expansión urbana y económica realmente se hayan difundido a la mayoría de los municipios pobres de Yucatán. En el caso del turismo, las actividades suelen concentrarse en zonas metropolitanas (Turismo, 2020). Dada esta conclusión, la construcción del tren Maya significa tratar de ir en contra de las propias tendencias económicas y del propio funcionamiento de los mercados: las actividades económicas se concentran, no se difunden.

Ante esta situación ¿Cuál es el destino de cientos de municipios y miles de localidades del sureste de México, en los cuáles tampoco correrá la vía del tren Maya? ¿Seguirá siendo el aislamiento y la marginación de los circuitos económicos dominantes? El crecimiento económico es de muy lenta difusión, sin embargo, el desarrollo sí se puede generar desde dentro a partir del conocimiento y aprovechamiento de las potencialidades de localidades, municipios y microrregiones ¿Se necesita una inversión tan onerosa como el tren maya, para sacar del subdesarrollo en que se encuentran? Pareciera que en el sureste estamos esperando que se culmine la gran obra para que de inmediato empiecen a cambiar las tendencias económicas. También hay que decirlo, el tren Maya no surgió como una demanda de las comunidades del sureste, del pueblo indígena Maya en específico, o de sus gobiernos municipales o estatales. Es una iniciativa centralizada, del Ejecutivo Federal, si bien aplicada en una región del país, como ya ha pasado en otras ocasiones, llámese polos de crecimiento, plan Puebla-Panamá, zonas económicas especiales, entre otras.

La discusión no es si se va a terminar o no el tren, o sobre la cuestión ambiental, sino si es la respuesta para el crecimiento del sureste. El problema es que la construcción del tren Maya se basa en un modelo de crecimiento que se asienta en macroproyectos, pero olvida lo micro: la micro y pequeñas empresas, y la economía de las localidades y municipios donde hay mucho potencial por desarrollar. En estos ámbitos existen muchas iniciativas locales que no han tenido el apoyo gubernamental requerido, pero que cuentan con un caudal de experiencia, conocimiento, y recursos nativos, sociales, productivos y humanos para despegar su crecimiento. Debe ser un modelo de desarrollo desde dentro, para lograr que las personas en las comunidades, municipios y entidades del sureste se suban al tren de un desarrollo, ansiado, sustentable y con respeto a su cultura.

Identificar las potencialidades de cada entidad del sureste mexicano para lograr un crecimiento económico en sus sectores productivos, permite visualizar las oportunidades que presentan:

- En el caso de Campeche, dado que el sector primario registra menos del 1% del PIB, es necesario invertir en este sector a fin de abastecer al de servicios, especialmente en a las ramas de alimentos y de servicios de hospedaje, para atender las demandas que se puedan derivar de la puesta en marcha del tren Maya. En el sector secundario, existen oportunidades de inversión en la fabricación de prendas de vestir (artesanales), la construcción, la industria manufacturera, alimentaria y de bebidas. En este estado, sin duda, será un reto abastecer de bienes y servicios al sector terciario, en cuanto al comercio al por mayor, hospedaje y preparación de alimentos.
- En el caso de Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán, su potencial se encuentra en el sector terciario, en actividades de transportes, correos y almacenamiento; información en medios masivos; servicios financieros y de seguros; servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles; en los servicios profesionales, científicos y técnicos; y, por supuesto, atender al sector primario y secundario para proveer de bienes y servicios también al sector terciario.

El dinamismo armónico de los sectores económicos de los estados del sureste, será posible a través de la formulación y ejecución de proyectos integrales, atendiendo los aspectos económicos, sociales y ambientales, a través de la coordinación con los distintos órdenes de gobierno. En el marco de la construcción y puesta en operación del tren Maya, se trata de que este proyecto se adapte al potencial de crecimiento y desarrollo de los estados del Sureste, y no al revés.

### **Tren maya o tren de los mayas**

Ante el hecho ineludible que la construcción del tren Maya está en curso, que hay tiempos previstos para su finalización y puesta en marcha, queda preguntarnos cómo aprovechar efectivamente los beneficios que pueda traer el tren hacia las localidades y ciudades del Sureste, principalmente para los pueblos originarios. No podemos esperar que la sola existencia de las vías, estaciones y paraderos del tren, harán que sus probables beneficios se difundan automáticamente hacia la periferia; como la generación de empleos con su puesta en operación, más allá de los que se hayan generado con su construcción. Así como el tren Maya facilitará la movilidad de pasajeros y mercancías entre sus puntos de conexión, es necesario que para que se logren los efectos deseados de difusión, se construyan, rehabiliten, amplíen o mejoren los caminos y carreteras rurales y estatales de las localidades y municipios periféricos, para conectarlos con la estación o paradero más cercana del tren y para que se beneficien de los visitantes potenciales que llegarían con el tren.

La denominación *maya* no debe ser un membrete mercadológico, como lo ha sido la Riviera homónima, sino la promesa de justicia cumplida para el desarrollo de nuestras comunidades. El tren Maya, sólo será el Tren de los Mayas, en la medida que se convierta en la vía de acceso al desarrollo de nuestros pueblos originarios, que merecen mejorar sustantivamente sus condiciones de vida.

## Referencias

- Cámara de Diputados** (2018). *Ley de Coordinación Fiscal*. México: Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de enero de 2018, disponible en [www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/31\\_300118.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/31_300118.pdf)
- Cámara de Diputados** (2019). *Ley de Ingresos sobre Hidrocarburos*. México: Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de diciembre de 2019, disponible en [www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LIH.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LIH.pdf)
- BANXICO** (2022a). *Ingresos y egresos por remesas en México, diciembre de 2021*. Banco de México, consultado el 5 de julio de 2022, disponible en [www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/remesas/%7BB4F97FD6-A4A1-E287-392D-385EF3FB39BD%7D.pdf](http://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/remesas/%7BB4F97FD6-A4A1-E287-392D-385EF3FB39BD%7D.pdf)
- BANXICO** (2022b). “Viajeros internacionales. Saldos e Ingresos.” Sistema de Información Económica del Banco de México, consultado el 5 de julio de 2022, disponible en [www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?sector=1&accion=consultarCuadroAnalitico&idCuadro=CA198&locale=es#contenidoPrincipal](http://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?sector=1&accion=consultarCuadroAnalitico&idCuadro=CA198&locale=es#contenidoPrincipal)
- CONEVAL** (2019). *Medición de la pobreza. Pobreza en México. Resultados de pobreza en México 2018 a nivel nacional y por entidad federativa..* Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, consultado el 30 de junio de 2022, disponible en [www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza-2018.aspx](http://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza-2018.aspx)
- CONEVAL** (2021a). *Medición de la pobreza. Pobreza en México. Resultados de pobreza en México 2020 a nivel nacional y por entidad federativa.* Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, consultado el 30 de junio de 2022, disponible en [www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza\\_2020.aspx](http://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Pobreza_2020.aspx)
- CONEVAL** (2021b). *Medición de la pobreza. Pobreza a nivel municipio 2010-2020.* Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, consultado el 30 de junio de 2022, disponible en [www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Pobreza-municipio-2010-2020.aspx](http://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Pobreza-municipio-2010-2020.aspx)
- CONEVAL** (2021c). Estimaciones del CONEVAL con base en la ENOE del primer trimestre de 2005 al primer trimestre de 2020 y la ENOE Nueva Edición (ENOE) del tercer y cuarto trimestre de 2020. Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. Disponible en [www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Pobreza\\_laboral\\_3erTrim2021.aspx](http://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Pobreza_laboral_3erTrim2021.aspx)
- Gobierno de México** (2022). *Datos abiertos. Información estadística de la Inversión Extranjera Directa.* Gobierno de México, consultado el 5 de julio de 2022, disponible en <https://datos.gob.mx/busca/dataset/informacion-estadistica-de-la-inversion-extranjera-directa>
- INEGI** (2017). *Encuesta Nacional de Seguridad Urbana*, primero trimestre de 2017. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Consultado el 5 de julio de 2022, disponible en [www.inegi.org.mx/programas/ensu/#Tabulados](http://www.inegi.org.mx/programas/ensu/#Tabulados)



- INEGI** (2021). “Cuenta satélite del turismo en México”. *Economía y sectores productivos*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Consultado el 5 de julio de 2022, disponible en [www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/turismo/turismo2020.pdf](http://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/turismo/turismo2020.pdf)
- INEGI** (2021b). “Producto Interno Bruto por Entidad Federativa”. *Sistema de Cuentas Nacionales de México*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Disponible en [www.inegi.org.mx/app/tabulados/default.aspx?pr=17&vr=6&in=2&tp=20&wr=1](http://www.inegi.org.mx/app/tabulados/default.aspx?pr=17&vr=6&in=2&tp=20&wr=1)
- Hermansen, Tormod** (1977). “Polos y centros de desarrollo en el desarrollo nacional y regional”. En Kuklinski, Antoni. *Polos y centros de crecimiento en la planificación regional*. México, Fondo de Cultura Económica, pp. 11-82.
- Turismo** (2020). *PIB Turístico Estatal y Municipal 2018-2019 en México. Una aproximación inicial*. Secretaría de Turismo del Gobierno de México. Consultado el 6 de julio de 2021, disponible en [www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/PibTuristicoEstatalMunicipal.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/PibTuristicoEstatalMunicipal.aspx)
- Urrutia, Alonso y Emir Olivares** (2022). “Anuncia AMLO recurso contra suspensión de obras del Tren Maya”, *La Jornada*, 31 de mayo de 2022, disponible en [www.jornada.com.mx/notas/2022/05/31/politica/presentaremos-recursos-contra-amparo-del-tren-maya-anuncia-amlo/](http://www.jornada.com.mx/notas/2022/05/31/politica/presentaremos-recursos-contra-amparo-del-tren-maya-anuncia-amlo/)

