

Concentración poblacional y desigualdades socioeconómicas: los megaproyectos del gobierno federal y su impacto en el desarrollo de la Región Sur-Sureste. Caso Tren Maya

Luis Francisco Pérez Sánchez¹

Oscar Zair Fuentes Ávila²

Resumen

El tema del presente ensayo se refiere a un tema, que se encuentra presente en el discurso político y gubernamental desde hace ya bastante tiempo, y que tiene que ver con la naturaleza, el papel y la función que ha desempeñado y desempeñada el estado liberal no interventor, el estado interventor, el estado de bienestar y el neoliberal. De igual forma hace referencia a la concentración política, económica y poblacional que padece el estado mexicano y la necesidad de descentralizar la vida nacional, otorgando mayores facultades, atribuciones y recursos a los gobiernos locales con el fin de que puedan enfrentar, combatir, reducir y superar los enormes problemas estructurales, la dispersión poblacional, la concentración de la riqueza nacional.

La desigualdad, la pobreza y marginación económica y social que padecen los habitantes de la región sur-sureste del territorio nacional, y que el Gobierno Federal de la cuarta transformación, pretende atender a través de la ejecución de los megaproyectos: El Tren Maya en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec en Oaxaca y Veracruz, y la Refinería Dos Bocas, en Tabasco.

Conceptos clave: Concentración, Descentralización y Desarrollo Regional.

Introducción

“A mi juicio, el principal objetivo de un buen gobierno es lograr el bienestar de los pueblos, no imponer un cierto orden en medio de su miseria”

(Alexis de Tocqueville).

Desde su origen, la función el Estado moderno ha sido objeto de discusión teórica, política, ideológica y económica, y aún hoy día, sigue siendo tema de debate entre estudiosos de la ciencia política y economistas, y esta se centra principalmente, en la intervención y la no intervención del Estado en la economía. El primer supuesto tiene que ver en qué tanto el Estado debe intervenir en el mercado y cómo debe hacerlo. El segundo supuesto, considera la no intervención del Estado en la economía, es decir, se apeg a los principios formulados por los teóricos fundadores de la escuela económica clásica de fines del siglo XVIII, quienes defendían y promulgaban la plena libertad del mercado y consideraban que la economía de

¹ Dr. Luis Francisco Pérez Sánchez. Facultad de Ciencias Sociales, de la Universidad Autónoma de Campeche. lufperez@uacam.mx

² Br. Oscar Zair Fuentes Ávila. Estudiante del 7º. Semestre de la Licenciatura en Ciencias Políticas y Administración Pública de la Facultad de Ciencias Sociales de la U.A.C. al054166@uacam.mx

mercado es autorregulable y en consecuencia que hace uso eficientemente de los recursos disponibles (Astudillo, 2012).

Y este último, fue el papel que desempeñó el Estado moderno hasta que surgió la crisis económica mundial de 1929 y obligándolo a adoptar y aplicar políticas intervencionistas formuladas por John Maynard Keynes, para intentar salir de la depresión provocada por la economía de libre mercado. Una de las variables que se consideró para salir de esta crisis, fue el gasto público, destinada principalmente a la generación de empleos a través de la construcción de infraestructura social y productiva y la aplicación de programas sociales. Convirtiéndose en un verdadero agente multiplicador de la economía, la distribución del ingreso y la riqueza (Astudillo, 2012). Un aspecto fundamental de la intervención del Estado en la economía, lo constituye el conjunto de incentivos o desincentivos que se crean a través de la legislación para normar y regular las actividades de los particulares, especialmente de las empresas privadas, y estas regulaciones sirven para corregir fallas del mercado, evitar la constitución monopolios, y para prohibir y sancionar actividades económicas ilegales.

Entre estas dos posturas antagónicas, existe un enfoque intermedio, que se le conoce como Estado de bienestar propuesto originalmente por Arthur Pigou ((Jeannot, 2000, p. 5). Este modelo reconoce la incapacidad de la economía de mercado para mantener el pleno empleo y atender las necesidades sociales como la seguridad pública y social, la salud, la educación, vivienda, alimentación, suministro de agua, etc., que son necesarios atender por el Estado a través de la aplicación de políticas sociales, monetarias y fiscales.

Con el surgimiento y la aplicación de la teoría económica neoliberal en los años 80's del siglo XX, la función del Estado mexicano interventor se vio reducida a simple espectador de las actividades económicas y convirtiéndose en un aparato administrativo al servicio de las élites. Lo que generó durante casi cuarenta años el ensanchamiento de la brecha de desigualdad y pobreza entre la población mexicana, además de recurrentes crisis económicas. En México la aplicación de políticas neoliberales se inició en 1982 y culminó en 2018. Iniciando con el Gobierno de Miguel de la Madrid Hurtado y continuó con el de Carlos Salinas de Gortari, Ernesto Zedillo Ponce de León, Vicente Fox Quezada, Felipe Calderón Hinojosa y Enrique Peña Nieto.

Como consecuencia de estas políticas neoliberales, se presentaron de manera recurrente crisis económicas durante los periodos de 1982, 1988, 1994, 2000, 2008, 2014 y que generaron inflación, el agotamiento de las reservas federales y el quiebre del sistema financiero (Hernández, 2008) y obligando la intervención del Estado para controlar las finanzas públicas, impulsar la política social y descentralizar la acción gubernamental (Ocampo, 2008).

En este mismo sentido Sojo (2006) señala que la crisis económicas que se presentaron de 1980 a 2000, provocaron un aumento de la inflación, la devaluación del peso frente al dólar, la fuga de capitales, la disminución de las reservas federales y la quiebra del sistema financiero nacional, obligando al Gobierno Federal la aplicación de políticas macroeconómicas para sanear las finanzas públicas, reformas fiscales, renegociar la deuda pública externa e interna, combatir la pobreza y descentralizar la vida nacional.

Con el triunfo electoral de Andrés Manuel López Obrador, el primero de julio de 2008 y al asumir la Presidencia de la República, el primero de diciembre de ese año, el Estado

mexicano, retomó su papel de ser nuevamente el promotor del desarrollo nacional que había perdido desde 1982, por la adopción y aplicación de políticas económicas neoliberales, y reconoce que “la mano invisible del mercado” que defendían los economistas clásicos y neoliberales de fines del siglo XVIII y XX, no es suficiente para corregir las distorsiones, los desequilibrios y las desigualdades económicas y sociales que genera.

Descentralización y Desarrollo Regional

La descentralización de la vida nacional es un tema que siempre ha estado presente en la agenda y en el discurso político. Es una demanda recurrente de los gobiernos locales hacia el gobierno central y de la propia sociedad, con el fin de disminuir las desigualdades sociales, económicas y los problemas estructurales que existen entre los estados y las regiones del país. Es un término que se refiere a la mejor manera de racionalizar y eficientar la acción gubernamental, y este fue una idea dominante en Europa en los años sesentas del siglo pasado y que tiene sustento en los principios liberales de la Francia posrevolucionaria de fines del siglo XVIII. Surge como una solución al Estado centralista que ha sido capaz de responder eficazmente a las demandas y necesidades de la sociedad. En su origen el Estado centralizado buscaba construir estados unitarios fuertes, combatir los regionalismos y separatismos que surgieron en el continente europeo y en otras partes del mundo.

Para la Comisión Nacional de Evaluación de la Política Desarrollo Social (CONEVAL, 2017) México ha experimentado a lo largo de su historia, diversas iniciativas que tienen que ver con la descentralización política y fiscal, las cuales han requerido superar problemas de atribuciones y facultades entre los tres órdenes de gobierno, y la distribución de recursos presupuestales entre el gobierno federal y los gobiernos locales. Como lo han sido, las reformas al artículo 115 constitucional, las reformas fiscales, educativas, de salud y electorales (que han dotado de mayor autonomía política-administrativa y financiera a los gobiernos municipales, y han contribuido a la democratización y la alternancia política en México.

Por su parte, el desarrollo regional se concibe como un instrumento de planeación, por medio del cual, se busca cambiar las condiciones socioeconómicas de las regiones y localidades menos desarrolladas, a través de aplicación de planes, políticas de desarrollo y el financiamiento público, con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de la población, mediante la implementación de políticas públicas, programas, proyectos y acciones que impulsen la inversión local, la construcción de infraestructura comunicacional, social y productiva.

Bajo estos dos enfoques, se circunscribe en la actualidad la estrategia de planeación del desarrollo regional 2019-2024, que considera como ejes temáticos: la descentralización del aparato público centralizado y paraestatal, la construcción de infraestructura carretera, de vías férreas y caminos. De puertos y aeropuertos, plantas de generación de energía eléctrica, refinerías, obras de abastecimiento y suministro de agua potable. La construcción y rehabilitación de hospitales, escuelas, viviendas, etc.; así como impulsar el desarrollo de las regiones más rezagadas del país. Por citar un ejemplo, la estrategia de descentralización de los órganos administrativos que el Gobierno de la República pretende llevar a cabo, tiene el objetivo de dispersar las dependencias y entidades de la administración pública centralizada

y paraestatal en aquellas entidades que dispongan de mayor infraestructura urbana, comunicacional y de servicios. Cabe señalar, que a esta estrategia se le puede definir también, como el proceso de dotación y/o transferencia de autoridad y de recursos del Gobierno central hacia los gobiernos locales (Schneider, septiembre 2003; Rodden, julio 2004; Treisman, 2007).

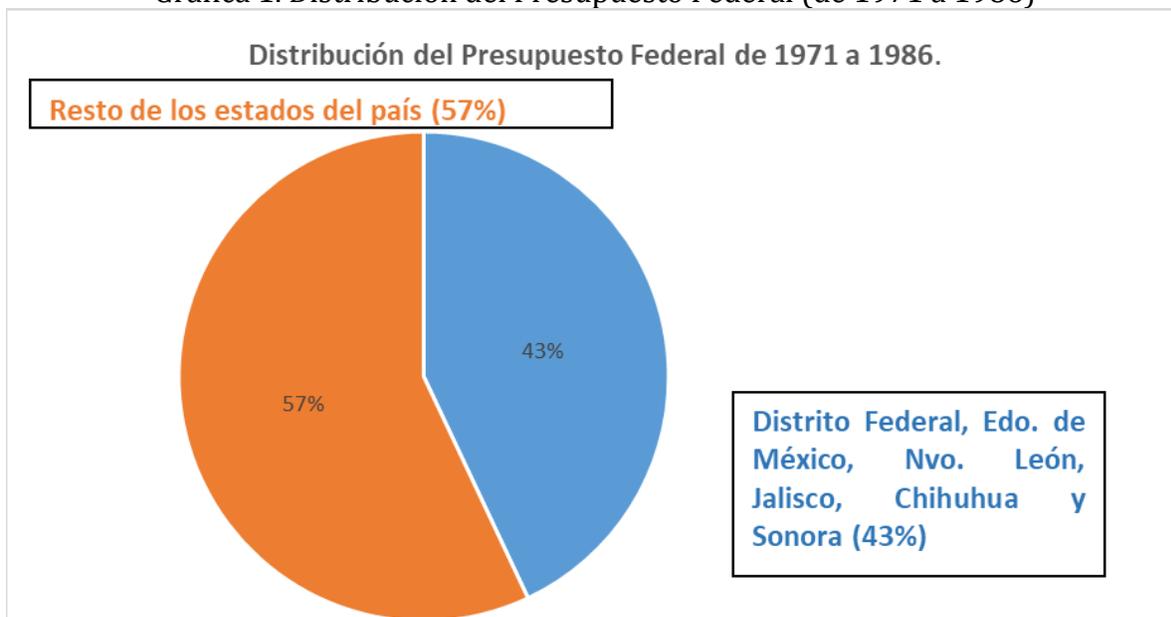
El Agotamiento del Modelo de Crecimiento Interno

El modelo de desarrollo seguido por México, a partir de los años cuarenta del siglo XX, conocido también, como modelo de sustitución de importaciones, si bien resultó ser un importante impulsor del crecimiento económico y social. También generó profundos desequilibrios y desigualdades entre los estados y las regiones del país que aún persisten, entre los que podemos mencionar: la concentración del poder político-económico y administrativo del Gobierno central en detrimento de los gobiernos locales.

La concentración de la población y de la riqueza nacional, así como el desplazamiento de la población rural hacia las ciudades, la industrialización de los estados del centro y norte del país y el abandono de la región sur-sureste, que en ese entonces se encontraba despoblada, sin industrias y sin vías de comunicación que la uniera con el centro-norte (que en aquel entonces ya era y sigue siendo el motor de la economía nacional).

La falta de una red de comunicaciones y transportes que interconectara de manera integral y eficiente a la región sur-sureste con el territorio nacional, fue otro de los factores que influyeron en la polarización regional y de la estructura económica. La región centro-norte altamente urbanizada, industrializada y desarrollada, y la sur-sureste con escasa población, con una economía sustentada en la agricultura, la pesca, la explotación de los recursos naturales, el comercio y elaboración de productos artesanales.

Gráfica 1. Distribución del Presupuesto Federal (de 1971 a 1986)

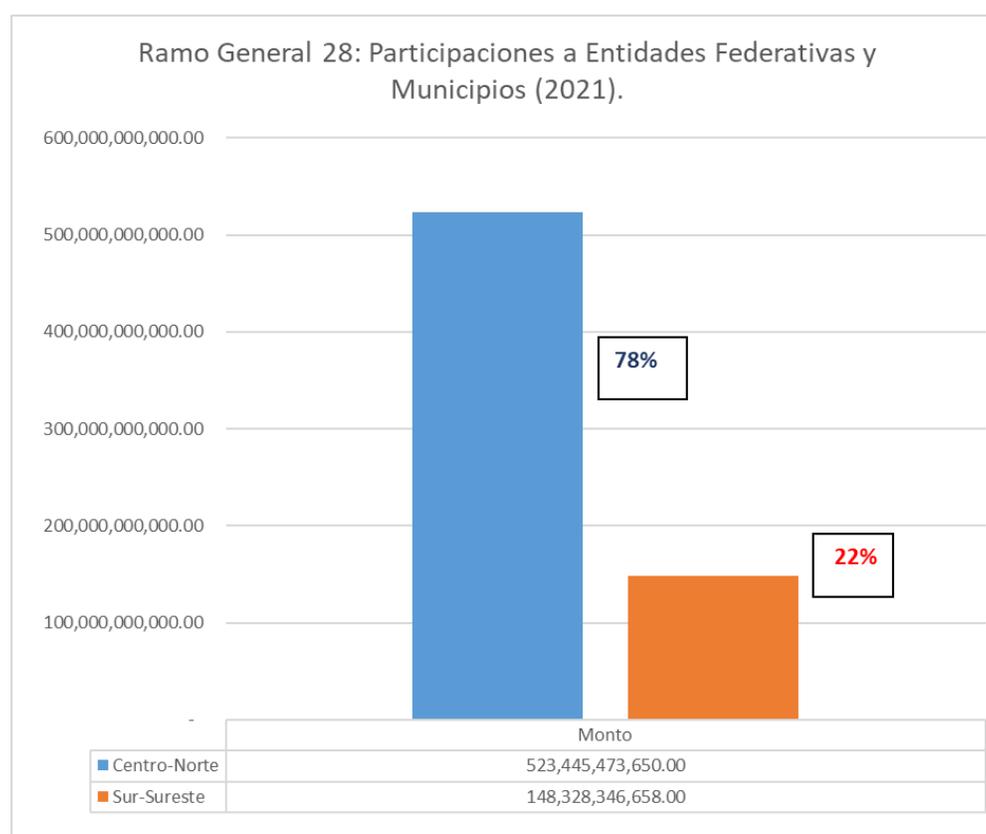


Fuente: Palacios, L. J. (1989). Descentralización en medio de la crisis. Estudios demográficos y urbanos. V.4. D.F, México: COLMEX.

Y este desequilibrio se agudizó aún más, debido a la suma de otro factor, la concentración del poder político y económico del Gobierno Federal en detrimento de los gobiernos locales. Las políticas de presupuesto, financiamiento y gasto público aplicadas, reflejan esta tendencia, al no favorecer uniformemente a todas las entidades y regiones del país. Y que sirvió para financiar el desarrollo de la región centro-norte. Un ejemplo de lo anterior, fue que durante el período de 1971 a 1986, el 43% del presupuesto federal se canalizó al Distrito Federal, el Estado de México, Nuevo León, Jalisco, Chihuahua y Sonora, mientras que el 57% se destinó al resto de las entidades federativas (Palacios, 1989).

Y en el presupuesto de 2021, se continúa reflejando dicha situación. De los 671 mil 773 millones 820 mil 308 pesos correspondiente al Ramo General 28: Participaciones a Entidades Federativas y Municipios, el 78% se destinó a la región centro-norte (523 mil 445 millones 473 mil 650 pesos) y el 22% a la sur-sureste (148 mil 328 millones 346 mil 658 pesos).

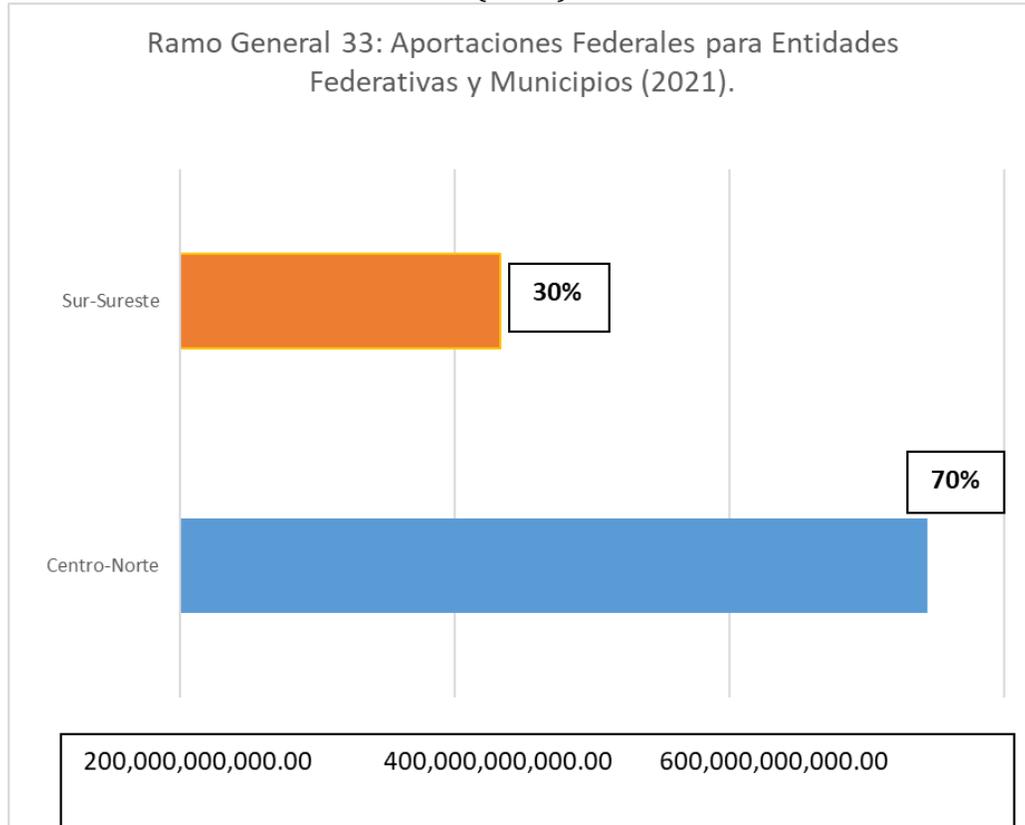
Gráfica 2. Ramo Gral. 28: Participaciones a Entidades Federativas y Municipios (2021)



Fuente: Diario Oficial de la Federación (21 de diciembre de 2020).

Situación similar se observa en la distribución de recursos del Ramo General 33: Aportaciones Federales para Entidades Federativas y Municipios, de los 777 mil 842 millones 880 mil 397 pesos del presupuesto aprobado, el 70% (544 mil 490 millones 016 mil 278 pesos) se destinó a los estados de la región centro-norte y el 30% (233 mil 352 millones 864 mil 119 pesos) a la región sur-sureste (D.O.F., 21 de diciembre de 2020).

Gráfica 3. Ramo Gral. 33: Aportaciones Federales para Entidades Federativas y Municipios (2021)



Fuente: Diario Oficial de la Federación (21 de diciembre de 2020).

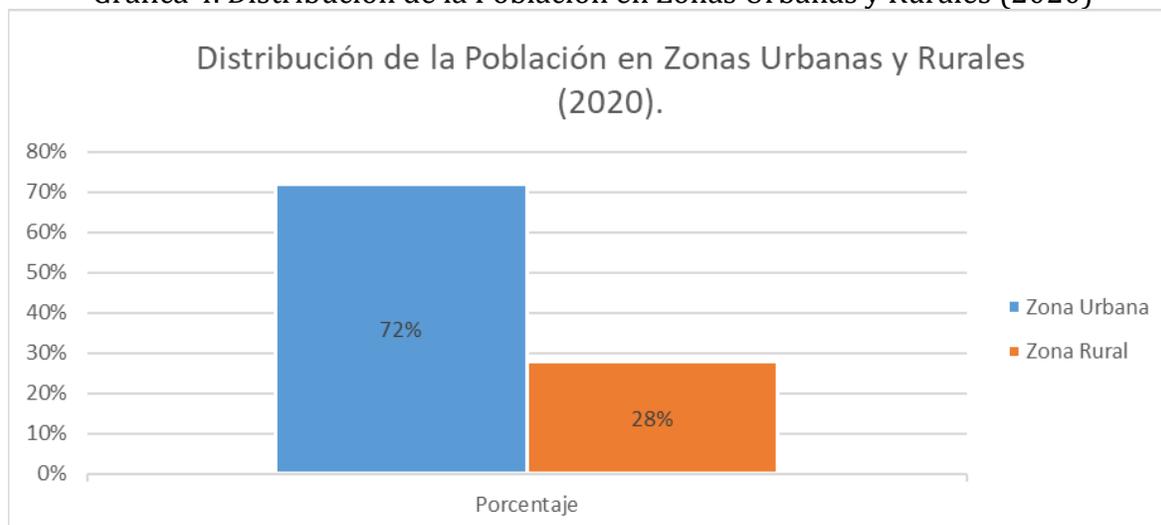
Concentración y Dispersión Poblacional

En relación con al nivel de urbanización, concentración y dispersión poblacional, se observan graves diferencias, desigualdades y polaridades en los asentamientos humanos a lo largo y ancho del territorio nacional y entre las regiones del país. De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2020) de los 126 millones 014 mil 026 habitantes, el 72% viven en zonas urbanas y el 28 % en áreas rurales, y estas aglomeraciones generan sobrepoblación, contaminación, asentamientos irregulares, desempleo e insuficiencia de servicios públicos, entre muchos otros problemas.

La mitad de la población de la región centro-norte, habitan en localidades de más de 2 mil 500 habitantes. El Distrito Federal y los estados norteños tienen una tasa de urbanización superior al 80%, en contraste los estados de Oaxaca y Chiapas, sólo el 44% de sus habitantes residen en las ciudades (Esquivel, 2000).

El 28% de la población rural, habitan en 173 mil 409 comunidades rurales con menos de 500 habitantes y la mayoría de ellas, se encuentran incomunicadas, padecen de pobreza, pobreza extrema y marginación (Instituto de Geografía, 2016, p.410-424). Tal dispersión poblacional impone severas restricciones y limitaciones a las capacidades institucionales de los gobiernos federal y locales para proporcionarles satisfactores y servicios básicos, tales como agua potable, energía eléctrica, vivienda, salud, educación y alimentación.

Gráfica 4. Distribución de la Población en Zonas Urbanas y Rurales (2020)



Fuente: Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI. (2020).

Otra situación que afecta al país, tiene que ver con la concentración demográfica en espacios territoriales de gran altitud. El 66% de la población se encuentra asentada en territorios por arriba de los mil metros sobre el nivel del mar, lo que hace muy costoso el suministro de agua y de otros satisfactores. En contraste, en las planicies y zonas costeras del Golfo de México y del Pacífico, con altitudes menores de los doscientos metros sobre el nivel del mar y en donde la oferta de recursos hídricos y naturales es más abundante, solamente vive el 22.6% de los mexicanos y en los territorios con altitudes entre 200 y mil metros sobre el nivel del mar, se localiza el 9.5% de la población (Instituto de Geografía, 2016, p.410-424).

Concentración del Ingreso y Desigualdad Económica y Social

Para la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, 2017) México cuenta con uno de los índices de desigualdad en los ingresos más altos de los países que pertenecen al organismo. El 1% de la población mexicana controla la mitad de la riqueza nacional. El 10% de los mexicanos con mayores ingresos gana 20 veces más que el 10% de los más pobres, mientras que, en los demás países de la OCDE, las personas con mayores ingresos ganan en promedio 8 veces más que los más pobres. Por su parte el Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) estima que el 80% de la riqueza nacional se encuentra acaparada por el 10% de la población.

Para la organización internacional no gubernamental OXFAM en 2014, la mitad de la riqueza mundial lo concentraba 85 personas y en el 2015, el número se redujo a 80, es decir, la riqueza global se había concentrada aún más de un año a otro. En México, más de la mitad de la población vivía en pobreza (53 millones 300 mil personas), no obstante, de ser la decimocuarta economía del mundo, la riqueza nacional se encuentra en manos de un grupo selecto de 16 mexicanos. Lo anterior a pesar de que el Producto Interno Bruto tiene tasas de

crecimiento de menos del 1% anual durante los últimos años, la fortuna de esos 16 mexicanos más ricos se multiplicó por cinco (Esquivel, 2015).

En el estudio cuantificando la clase media en México: Un estudio exploratorio del INEGI (2020) se determina cuanto deberán ganar mensualmente los mexicanos para pertenecer a la clase social alta, media o baja. Para que una persona pueda pertenecer a la clase social alta, deberá ganar 77 mil 975 pesos al mes. Para ser de la clase media deberá ganar 22 mil 927 pesos y 11 mil 343 pesos para estar en la clase baja.

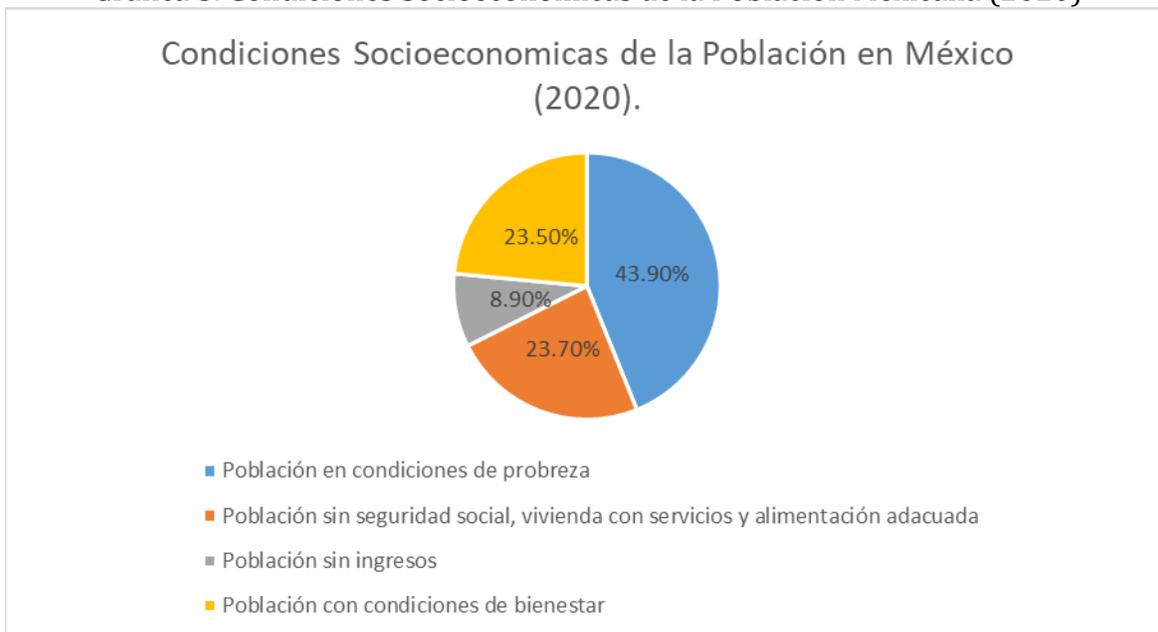
Cuadro 1. Clasificación de las Clases Sociales por Nivel de Ingreso en México (2020)

Clase Social	Ingreso Mensual \$	Total de la población	%
Alta	77,975.00	1,700, 000	2.5
Media	22,927.00	49,397, 495	39.2
Baja	11,343.00	74,474, 285	59.1

Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. (2020).

Con base con cifras del CONEVAL (2020) el 43.9% de los mexicanos viven en condiciones de pobreza, el 23.7% no cuenta con seguridad social, vivienda con servicios y una alimentación adecuado. El 8.9% no tienen ingresos y solamente el 23.5% de la población goza de condiciones de bienestar, es decir, disponen de los medios y recursos para acceder a bienes y servicios que les permiten gozar de mayores niveles de vida y bienestar. Por su parte, el INEGI (2020) en su último Censo de Población y Vivienda, señala que en los estados de Chiapas, Campeche, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo, viven 7 millones 300 mil personas en condiciones de pobreza (6% del total nacional), de los cuales 2 millones 920 mil personas (40%) padecen de pobreza extrema.

Gráfica 5. Condiciones Socioeconómicas de la Población Mexicana (2020)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del CONEVAL. (2020).

Antecedentes Históricos de Obras de Infraestructura Financiados por el Gobierno Federal en el Estado de Campeche.

Los antecedentes históricos de construcción de obras de gran envergadura en el Estado de Campeche, financiados por el Gobierno Federal, han sido: La construcción de la red ferroviaria Ciudad de México-Campeche, terminada en 1949. El Puente Usumacinta en 1950, la Carretera Federal número 180 Ciudad de México-Campeche, en 1960. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Campeche “Alberto Acuña Ongay” en 1965. La construcción de la termoeléctrica de Lerma, Campeche, en 1977. El Puente de la Unidad que unió a la isla del Carmen con Campeche en 1982, el Puente de Zacatal (Ciudad del Carmen-Atasta) en 1994 y la construcción del nuevo Puente de la Unidad, en 2019 y el mega proyecto Tren Maya, que comprende la construcción de 1,543 kilómetros de vías férreas en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, y que se espera terminar a fines del mes de junio de 2023 (Trazo Tren Maya. Turismo-Fonatur, 2022).

Algunos Trazos Históricos del Ferrocarril en México

Hablar de la historia del ferrocarril en México, es referirse no sólo a un medio de transporte del pueblo y para el pueblo, sino que también, representa un símbolo de progreso, de modernidad y de revolución política, económica y social. Teniendo su mayor auge durante el Gobierno de Porfirio Díaz, por convertirlo como un instrumento político, como medio de transporte del pueblo y al servicio terratenientes, empresarios mineros y manufactureros. No podemos entender la historia y la configuración de nuestro país sin el ferrocarril, ya que éste desempeñó un papel relevante en la integración geográfica, económica, política, social y poblacional del México moderno. Aunque muchas de sus rutas se trazaron y decidían con criterios políticos para debilitar y/o fortalecer a personas y grupos de poder que estorbaban o favorecían al régimen (CONACYT, s.f.).

El uso político del ferrocarril durante esa época, lo resume una frase publicada en el Periódico Oficial de San Luis Potosí, que afirmaba “quienes están a favor de la democracia están en contra del progreso”. En 1888, el Presidente Porfirio Díaz daba el espaldarazo político al Gobernador potosino Carlos Diez Gutiérrez, para continuar en el poder y así garantizar la construcción del Ferrocarril Central Mexicano (Aguascalientes-San Luis Potosí-Tampico. Todavía existen las dos líneas ferrocarrileras potosinas que se crearon en esa época, una inaugurada en 1888 con la ruta México-Laredo y la otra que va de Aguascalientes a San Luis y terminaba en Tampico, abierta en 1890 (CONACYT, s.f.).

La importancia que tuvo el ferrocarril durante esta época, no sólo fue, por convertirse como medio de transporte del pueblo antes y durante el periodo revolucionario, sino también, como medio de transporte de mercancías hacia la frontera norte, lo que permitió un mayor intercambio comercial con los Estados Unidos de Norteamérica.

A pesar de la privatización del sector ferroviario que se dio en el Gobierno de Ernesto Zedillo Ponce de León en 1995, el ferrocarril no desapareció del todo, pero sí afectó el transporte de carga y pasaje que ofrecía a los miles de pueblos y comunidades rurales que dependían del ferrocarril para subsistir y que hoy en día la mayoría de ellos, se encuentran en pobreza y marginación. Con el impulso del ferrocarril de carga y pasaje que la presente administración federal pretende llevar a cabo, como una de sus estrategias para impulsar el

desarrollo nacional y regional, puede ser una alternativa viable, siempre y cuando, vaya acompañado de otras iniciativas de desarrollo que tengan una visión integradora y complementaria.

El Proyecto del Tren Maya

En relación con el proyecto del Ten Maya, es necesario señalar, que desde el inicio de su construcción en el mes de junio del 2020, enfrenta una serie de problemas debido a la falta de estudios técnicos, legales, económicos y medioambientales que han provocado amparos judiciales en contra de su construcción, modificaciones en su trazado y el incremento en sus costos de ejecución.

Su inversión original estimada para su construcción pasó de 120 mil millones de pesos en el 2020 a 230 mil millones en el 2022 (Revista Expansión, enero de 2022) es decir, tuvo un incremento del 52%, el cual tiene un impacto negativo en las finanzas del Gobierno Federal y al verse obligado a realizar ajustes presupuestales y canalizar mayores recursos para su terminación. No obstante lo anterior, su realización es de vital importancia debido a que con este proyecto, se pretende reducir el rezago histórico que padece la región sur-sureste en materia de infraestructura comunicacional con respecto a la región centro-norte del país.

Ofrecer servicios de transporte de carga y de pasajeros en beneficio de productores y pobladores, y de los turistas nacionales y extranjeros que visitan la península de Yucatán. Su ruta constará de 21 estaciones y 14 paraderos. De los cuales el Estado de Campeche, contará con 4 estaciones en las cabeceras municipales de Escárcega, Xpujil, China, Campeche y la zona arqueológica de Edzná y de 5 paraderos distribuidos en las cabeceras municipales de Candelaria, Tenabo, Hecelchakan, Calkiní y la Junta Municipal de Felipe Carrillo Puerto, Champotón (Trazo Tren Maya. Turismo-Fonatur, 2022).

Cuadro 2. Tramos y Kilómetros que Comprende la Ruta del Tren Maya

Tramo	Kilómetros
Tramo 1. Palenque-Escárcega	228 km.
Tramo 2. Escárcega-Calkiní	235 km.
Tramo 3. Calkiní-Izamal	172 km
Tramo 4. Izamal-Cancún	257 km.
Tramo 5 Cancún-Playa del Carmen Playa del Carmen-Tulum	49.8 km 60.3 km.
Tramo 6. Tulum-Bacalar	254 km.
Tramo 7. Bacalar-Escárcega (con una estación en Xpujil y paraderos en Conhuas y Centenario, Estado de Campeche.)	287 km.
Total	1,543 km.

Fuente: Trazo Tren Maya. TURISMO-FONATUR. (2022). Disponible en: <https://www.trenmaya.gob.mx/trazo/> (consultado 07-07-2022).

Beneficios que Generará la Construcción del Tren Maya

Vale la pena señalar, que este proyecto no sólo se puede considerar como la construcción de 1,500 km de vías férreas, sino que es un proyecto que sin duda alguna generará empleos, oportunidades, propiciará el desarrollo y mejores condiciones de vida para los habitantes locales en lo económico, social y turístico.

Generación de Empleos

- La construcción del Tren Maya, generará 500 mil empleos directos e indirectos en beneficio de los habitantes de las localidades por los que cruzará (Revista Mundo Ejecutivo, 16 de junio de 2021). En su fase inicial del año 2020, dio ocupación a 80 mil 715 personas, 135 mil 944 en el 2021.
- En el 2022, empleará a 100 mil 541 trabajadores, en el 2023 creará 54 mil 74 plazas y 26 mil 557 en el 2024 (UNOTV, 2020). En lo que va del 2022, lleva creado un total 109 mil 408 empleos directos (Por Esto, 2 de mayo de 2022).

Transporte de Carga y Pasaje

- Proporcionará el traslado de mercancías a un costo más bajo y un mayor volumen de carga, que el que ofrece el transporte de carga por carretera, en beneficio de los productores locales, comerciantes y artesanos de la región.
- Facilitará la movilidad de la población que vive en las localidades por los que cruzará el Tren Maya, y facilitará la conectividad de los turistas nacionales y extranjeros que visiten los atractivos turísticos de Palenque, Campeche, Mérida, Cancún, Playa del Carmen, Tulum, Bacalar y Calakmul.

Impulsará el Turismo

- Promoverá la inversión en el sector y los atractivos turísticos naturales y arqueológicos de la región. El desarrollo de las localidades en donde se construirán las estaciones y paraderos; y permitirá la conectividad de los turistas locales, nacionales e internacionales, especialmente entre los turistas extranjeros que visitan Cancún y la Riviera Maya, lo que provocará un aumento en su estadía y una mayor derrama económica.

Promoverá el Cuidado y Protección del Medio Ambiente

- Mediante la aplicación de programas conservación y recuperación de áreas naturales, a través de la recuperación y la rehabilitación de ecosistemas afectados por la construcción del proyecto, y degradados por la explotación y el aprovechamiento irracional del hombre.
- Restaurará la conectividad biológica de áreas naturales protegidas.

- Favorecerá la conservación de los ecosistemas y los servicios ambientales.
- Reducirá la tala ilegal e implementará acciones que promuevan el uso responsable del suelo.
- Fomentará las actividades productivas sustentables y amigables con el medio ambiente
- Impulsará las actividades económicas que hagan un uso menos intensivo del suelo y de los recursos naturales.

Problemáticas que Enfrenta su Construcción

- El proyecto inició sin contar con estudios de planeación, de operación, técnicos, financieros, legales y de impacto ambiental, lo que ha generado incrementos en sus costos de construcción y de los presupuestos aprobados para su financiamiento.
- Falta de experiencia técnico-operativa de las empresas responsables de la construcción de los diversos tramos que les fueron adjudicados.
- Escasa, por no decir nula, colaboración y participación de los gobiernos locales en las etapas de planeación y ejecución del proyecto.
- Falta de integración del proyecto del tren maya con otros proyectos de inversión productivos, comerciales, artesanales, turísticos y medio ambientales que impulsen el desarrollo de las localidades y de la región.
- Afectaciones y degradación de áreas naturales provocados por la deforestación de grandes extensiones de selva, humedales, áreas naturales protegidas y pérdida de hábitat de especies de flora y fauna.
- Falta de diálogo y negociación en la adquisición de los terrenos particulares y ejidales por los que pasará el tren, lo que ha provocado la compra de terrenos a sobrepuestos de su valor real. Un ejemplo de ello, fue la adquisición de tres terrenos propiedad de Banco Azteca en el estado de Quintana Roo, que fueron adquiridos por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) en 1,150 millones de pesos, aunque éstos predios habían sido valuados en 407 millones 783 mil pesos.
- De igual forma, se han presentado diversos problemas legales relacionados con amparos judiciales por daños ambientales, especialmente en lo que corresponde al tramo 5 (Playa del Carmen-Tulum). Por derechos de vías, adjudicación de terrenos, fallas geológicas, deforestación y afectaciones a sitios arqueológicos y naturales.

El Progreso de México está en el Sur-Sureste

- Nos ubicamos en una zona geográfica estratégicamente privilegiada para que la región, se convierta en un polo de desarrollo debido a su cercanía con Centroamérica y el Caribe. México debe asumir su papel de ser el promotor del desarrollo de Centroamérica y el Caribe; y aprovechar las ventajas y oportunidades que ofrecen.

- Somos una región con abundantes recursos naturales y con litorales. Nuestras tierras son aptas para el cultivo de hortalizas, floricultura, silvicultura, cítricos, arroz, frijol, maíz, forrajes, frutales, etc.
- Aun somos los principales productores de petróleo y gas natural. De los litorales y territorios de Campeche, Tabasco, Chiapas y Veracruz, se obtiene más del 80% de la producción nacional.
- De acuerdo con información publicada por la Secretaría de Desarrollo Energético y Sustentable del Gobierno del Estado de Campeche, en 2019 la Sonda de Campeche, producía más de 1 millón 200 mil barriles diarios de petróleo, lo que representaba el 66% de la extracción petrolera nacional. El estado de Tabasco aportaba el 25.5 (con 307 mil 042 barriles), Veracruz el 8.1 (97 mil 722 barriles) y Chiapas el 3% con 33 mil 210 barriles (SEDESU, 2019). Aunque cabe señalar, que esta cantidad a disminuido a 1 millón 331 mil 191 barriles diarios en el 2022 (SENER), s.f).
- Representamos la cuenca hidrológica más importante del país y el con mayor volumen de agua dulce disponible, en un momento como el que estamos viviendo, en donde el agua es y seguirá siendo de vital importancia tanto para la supervivencia humana como para las actividades agrícolas, ganaderas e industriales. Sobre todo, debido a la crisis hídrica que enfrentan los estados del centro y norte del país.
- Contamos con plantas generadoras de electricidad con capacidad para cubrir las necesidades locales y exportar energía eléctrica a Centroamérica.
- Somos una región con vocación y potencial para la agricultura, silvicultura, apicultura, ganadería, pesca, acuacultura y turismo.
- Contamos con escuelas y universidades que contribuyen a la formación de recursos humanos alto nivel y que requieren y demandan empleos bien remunerados.
- Se requiere fomentar y promover la inversión para la generación de industrias relacionadas con la petroquímica, la cementera, de cerámica, procesamiento de productos cárnicos y lácteos, la agroindustria, de muebles, plantas procesadoras de pescados y mariscos; la industria del vestido y calzado, el sector turístico, la industria metal mecánica, etc.

Conclusiones

James D. Wolfensohn, expresidente del Banco Mundial en su informe sobre "El Papel del estado en un mundo en transformación en el año de 1997, señaló que "lejos de respaldar la teoría del estado minimalista, el desarrollo exige un estado eficaz que actúe como agente catalizador y promotor de la inversión, que aliente y complemente las actividades de las empresas y de los individuos. La historia ha demostrado, una y otra vez, que el buen gobierno es una necesidad, no un lujo". De ahí la importancia que juega el Estado mexicano como promotor del desarrollo armónico y equilibrado del país, a través de la aplicación de planes de desarrollo nacional y regional, que estén sustentados en estudios y diagnósticos serios y objetivos acordes con las características, los recursos disponibles y las necesidades que presentan.

La asignación de mayores recursos presupuestales del gobierno central a los gobiernos locales para la construcción de infraestructura social y productiva. Así como el diseño y ejecución de políticas, programas y proyectos que generen empleos, y promuevan e impulsen las actividades económicas, crean las condiciones para la gobernabilidad, combatan la corrupción, la impunidad, transparenten la aplicación de los recursos públicos y rindan cuentas a la sociedad.

Toda política de desarrollo que las autoridades federales, estatales y municipales pretendan llevar a cabo, requiere necesariamente tomar en cuenta las ventajas comparativas y competitivas del lugar o región donde se aplicará la acción pública, así como promover el diálogo y la participación de todos los sectores de la sociedad. Hacer realidad los objetivos de la estrategia del desarrollo regional, es otro de los retos que enfrenta la actual administración federal, el de hacer justicia y retribuir a los estados de la región sur-sureste (históricamente rezagada, olvidada y marginada por los gobiernos centrales), por lo mucho que han aportado y siguen aportando a la nación (recursos naturales y energéticos). Promover su integración y desarrollo, y combatir la pobreza y marginación de su población. De ahí la importancia que tienen los megaproyectos que viene impulsando el Gobierno de la República, en los estados de Oaxaca, Veracruz, Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, como lo son: el Corredor Interoceánico conocido también, como Tren Istmo de Tehuantepec; la Refinería Dos Bocas y el Tren Maya peninsular.

La supervivencia de nuestro sistema político y de gobierno depende, en hacer realidad la tan deseada descentralización política-administrativa y económica del Ejecutivo Federal hacia los gobiernos locales, otorgándoles mayores facultades, atribuciones y recursos. El papel que han desempeñado y desempeñan las autoridades locales, son vital importancia para lograr el desarrollo, la estabilidad y la gobernabilidad por ser las instancias de gobierno más cercanas a la sociedad. Y en este sentido, requieren de mayores recursos y facultades para hacer frente a las crecientes demandas y necesidades de su población, tales como: la prestación de servicios públicos, crear la infraestructura urbana, social y productiva que requieren. Estimular y promover la inversión privada nacional y extranjera, generar empleos y mejorar el nivel de vida de la población. No podemos seguir concibiendo un Gobierno Federal fuerte, rico y centralizado, y gobiernos locales débiles, pobres y olvidados como históricamente se les ha concebido.

Epílogo

El Ramo General 28: Participaciones a Entidades Federativas y Municipios, se refiere a los recursos que el Gobierno Federal transfieren a los estados y municipios, correspondiente a las participaciones por concepto de ingresos federales e incentivos económicos, de acuerdo con la Ley de Coordinación Fiscal y los Convenios de Adhesión al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal y sus anexos, así como por los Convenios de Colaboración Administrativa en Materia Fiscal Federal y sus anexos.

Los recursos del Ramo General 28 no están etiquetados, es decir, no tienen un destino específico en el gasto de los gobiernos locales. Tiene como fin asignar recursos de manera proporcional a la participación de las entidades federativas y municipios en la actividad económica y la recaudación de impuestos federales y locales.

Los fondos de participaciones, son los siguientes:

- 1) Fondo General de Participaciones, que se constituye con el 20% de la Recaudación Federal Participable (RFP) y se distribuye mediante la fórmula establecida en el Artículo 2 de la Ley de Coordinación Fiscal, atendiendo a criterios de aportación económica, de recaudación y población.
- 2) Fondo de Fomento Municipal, integrado con el 1% de la RFP y se distribuye conforme a la fórmula establecida en el artículo 2-A de la Ley de Coordinación Fiscal, mediante la cual se incentiva la recaudación de contribuciones municipales (impuesto predial y de agua potable).

A través del Fondo General de Participaciones para el año 2022, se canalizarán recursos al Estado de México, por un total 75 mil 880 millones 038 pesos, a Nuevo León, un monto de 36 mil 165 millones 566 pesos y al Estado de Campeche, la cantidad de 5 mil 420 millones 521 pesos. Lo que refleja la disparidad y desigualdad que existe entre los estados del país en materia presupuestal y de los criterios normativos establecidos para la asignación y distribución de las participaciones federales contenidos en la Ley de Coordinación Fiscal en vigor.

Referencias

- Astudillo, M. M.** (2021). *Fundamentos de economía*. D.F., México: UNAM, pp. 42-45.
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social** (2019). *Estudio sobre el proceso de descentralización en México 1997-2017*. D.F., México: CONEVAL.
- Esquivel, H. G.** (2015). *Desigualdad Extrema en México: Concentración del poder económico y político*. D.F., México: OXFAM.
- Esquivel, G.** (2000). *Geografía y Desarrollo Económico en México*. Washington, D.C., EE. UU: Banco Interamericano de Desarrollo, p. 17.
- Franco, R.** (1999). *Sociología del desarrollo, políticas sociales y democracia: la descentralización, una idea nueva en américa latina*. Montevideo, Uruguay, p. 223.
- Flores, R. J.** (2014). *Infraestructura carretera: Construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina*. D.F., México: UNAM.
- Hernández, R.** (2008). *El centro dividido. La nueva autonomía de los gobernadores*. México, D, F., México: El Colegio de México.
- Instituto de Geografía.** (2016). *Geografía de México: Una reflexión espacial contemporánea. Capítulo 27: Principales retos de la distribución de la población: Concentración y dispersión*. D.F., México: UNAM, pp. 410-424.
- Jeanot, R. F.** (2000). *De las fallas del mercado a las fallas de las organizaciones*. D.F., México: Análisis Económico, p. 5.
- Ocampo, J. A.** (2008). *Las concepciones de la política social: Universalismo versus focalización*. Nueva Sociedad.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (2017). *Estudios Económicos*. D.F., México: OCDE.

Palacios, L. J. (1989). *Descentralización en medio de la crisis. Estudios demográficos y urbanos*. V.4. D.F, México: COLMEX.

Rodden, J. (Julio, 2004). *Federalismo comparado y descentralización*. Universidad de la Ciudad de Nueva York, EE.UU.: Revista política comparada. Vol. 36, núm. 4.

Schneider, A. (septiembre, 2003). *Descentralización: Conceptualización y medición*. St Comp Int Dev. Recuperado de <https://doi.org/10.1007/BF02686198>.

Sojo, G. E. (2006). *Políticas Públicas en Democracia*. D.F., México: Fondo de Cultura Económica.

Treisman, D. (2007). *The Architecture of Government: Rethinking Political Decentralization*. EE.UU.: Cambridge University Press.

Acuerdo por el que se da a conocer a los gobiernos de las entidades federativas, la distribución y calendarización para la ministración durante el ejercicio fiscal 2021, de los recursos correspondientes a los ramos generales 28 participaciones a entidades federativas y municipios y 33 aportaciones federales para entidades federativas y municipios. Diario Oficial de la Federación (21 de diciembre de 2020). Disponible en https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608315&fecha=21/12/2020#gs.tab=0 (consultado 15-07-2022).

Instituto de Geografía e Informática. (2020). *Cuantificado la clase media en México: Un ejercicio exploratorio*. D.F.; México: INEGI. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/investigacion/cmedia/doc/cmedia_resumen.pdf (consultado 13-07-2022).

Centros CONACYT. (s, f.). *¡¡¡Ahí viene el tren!!!... de símbolo de modernidad a instrumento de control político: Historia del ferrocarril en México*. Disponible en: <https://centrosconacyt.mx/objeto/ferrocarril/> (consultado 19-07-2022).

Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. (2022). Disponible en: https://www.coneval.org.mx/Medicion/PublishingImages/Pobreza_2020/Pobreza_2016- (consultado 05-07-2022).

Economipedia. Estado de Bienestar. (2022). Disponible en: <https://economipedia.com/definiciones/estado-del-bienestar.html> (consultado 16-07-2022).

Flores, R. J. (noviembre de 2015). *Artículo infraestructura carretera: Construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina*. Revista transporte y territorio. Disponible en: [file:///D:/adzavala/Downloads/Dialnet-InfraestructuraCarretera-5252069%20\(4\).pdf](file:///D:/adzavala/Downloads/Dialnet-InfraestructuraCarretera-5252069%20(4).pdf) (consultado 14-07-2022).

Información del proyecto Tren Maya. Anexo Técnico. (2022). Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM_ANEXO_TECNICO_VF2_1_.pdf. (consultado 08-07-2022).

PorEsto. (2 de mayo de 2022). Disponible en: <https://www.poresto.net/tren-maya/2022/5/2/tren-maya-este-es-el-numero-de-empleos-generados-en-cinco-tramos-332622.html> (consultado 16-07-2022).

Producción petrolera de la Sonda de Campeche. (2019). Disponible en: <https://www.google.com/search?q=produccion+petrolera+de+la+sonda+de+campeche+campeche&oq=PRODUCCION+PETROLERA+DE+LA+SONDA+DE+CAMPECHE&aqs=chrome.1.69i57j33i160j33i22i29i30.21337j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8> (consultado 17-07-2022).

Resultados del Censo de Población y Vivienda del INEGI. (2020). Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/EstSociodemo/ResultCenso2020_Nal.pdf. (consultado 14-07-2022).

Revista Expansión. (2022). Disponible en: <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2022/01/27/cambios-en-el-tren-maya-disparan-su-costo-casi-al-doble> (consultado 08-07-2022).

Revista Mundo Ejecutivo. (16 de junio de 2021). Disponible en: <https://mundoejecutivo.com.mx/tren-maya-generaria-cerca-de-500-mil-empleos-en-la-region/> (consultado 06-07-2022).

Sistema de Información Energética de la SENER. (2022). Disponible en: <https://sie.energia.gob.mx/bdiController.do?action=cuadro&cvecua=PMXB1C02> (consultado 08-07-2022).

Trazo Tren Maya. TURISMO-FONATUR. (2022). Disponible en: <https://www.trenmaya.gob.mx/trazo/> (consultado 07-07-2022).

UNOTV. (2020). Disponible en: <https://www.unotv.com/negocios/construccion-del-tren-maya-generara-400-mil-empleos-en-el-sexenio-fonatur/> (consultado 18-07-2022).

