

Políticas públicas hacia centros periféricos en el área de influencia del gran proyecto ferroviario en la Península de Yucatán. Reto para la innovación tecnológica¹

Roldán Andrés Rosales²

Carlos Bustamante Lemus³

Resumen

El proyecto llamado Tren Maya (TM) es uno de los megaproyectos emblemáticos anunciados por el presidente de México (2018-2024) desde el inicio de su administración gubernamental. Es un proyecto de infraestructura ferroviaria que se planteó desde un principio con el objetivo de conectar principalmente a los estados de Campeche, Chiapas, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán en cuatro de las principales ciudades peninsulares (Campeche, Mérida, Cancún y Chetumal), así como a la mayoría de los poblados urbanos de tamaño mediano y otros menores de base semi-rural a través de aproximadamente 1554 km de vías férreas, con una inversión pública de entre 15,000 y 20,000 mdd. Está planeado finalizar las obras y comenzar su operación en el mes de diciembre de 2023. Uno de los objetivos más importantes que plantea dicho proyecto es impulsar principalmente las actividades turísticas, que han sido el principal motor económico de la Península de Yucatán desde la creación de Cancún (1973), como centro turístico en la costa del mar Caribe (ver mapa).

La responsabilidad de este gran proyecto se la dio el gobierno de México al Fondo Nacional Para el Desarrollo del Turismo (FONATUR). Sin embargo, como sucede en casi todos los proyectos y programas en este país y, posiblemente en muchos países en desarrollo, se consideran como proyectos unisectoriales; esto significa que el FONATUR sería el único responsable de dirigir, financiar (con fondos públicos, obviamente) y coordinar los trabajos de tal magnífico proyecto de infraestructura en una gran región, en la cual el gobierno central nacional y sus agencias regionales poco han intervenido en sus ámbitos de responsabilidad por más de 50 años, excepto para facilitar con gasto público los negocios privados para invertir principalmente en turismo a lo largo de la costa caribeña de Quintana Roo.

Conceptos clave: 1. Políticas territoriales, 2. Desarrollo económico regional, 3. Políticas sociales.

Introducción

Uno de los principales objetivos de este trabajo es cuestionar hasta qué punto este proyecto vaya a beneficiar al conjunto de la población regional y local, o es acaso solamente un

¹ Este ensayo fue presentado, en su versión en idioma inglés, en el Congreso Internacional de la ERSa, Alicante, España. Agosto de 2023.

² Profesor Investigador Titular en la Facultad de Estudios Sociales (FES)-Cuautitlán, UNAM, roldandres@unam.mx

³ Investigador Titular en el Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM e Investigador Nacional-II del SNI, CONAHCYT. carlosb@unam.mx

proyecto sectorial que, como se enfatizó originalmente, tiende a beneficiar solamente a aquellos sectores involucrados o ligados directa e indirectamente en las actividades turísticas; o, hasta qué punto FONATUR estaría considerando la participación de otros sectores -públicos y privados-, para beneficiar a la Península de Yucatán, como un todo regional.

Nuestras preguntas estuvieron basadas en el prejuicio burocrático gubernamental de los proyectos tradicionales en donde los altos tomadores de decisión, aliados con grandes inversionistas privados orientan sus trabajos para beneficiar a los grupos de interés privado, ignorando las necesidades de la población en general. Por lo tanto, este ensayo se enfoca hacia los posibles beneficios que tradicionalmente proyectos de infraestructura productiva con alta tecnología, como el que se está construyendo, puede y debe beneficiar a grandes cantidades de habitantes peninsulares y, al mismo tiempo, estos grupos de centros y poblaciones locales y regionales pueden servirse del TM, una vez que dicho tren comience a operar a lo largo del perímetro del territorio peninsular.

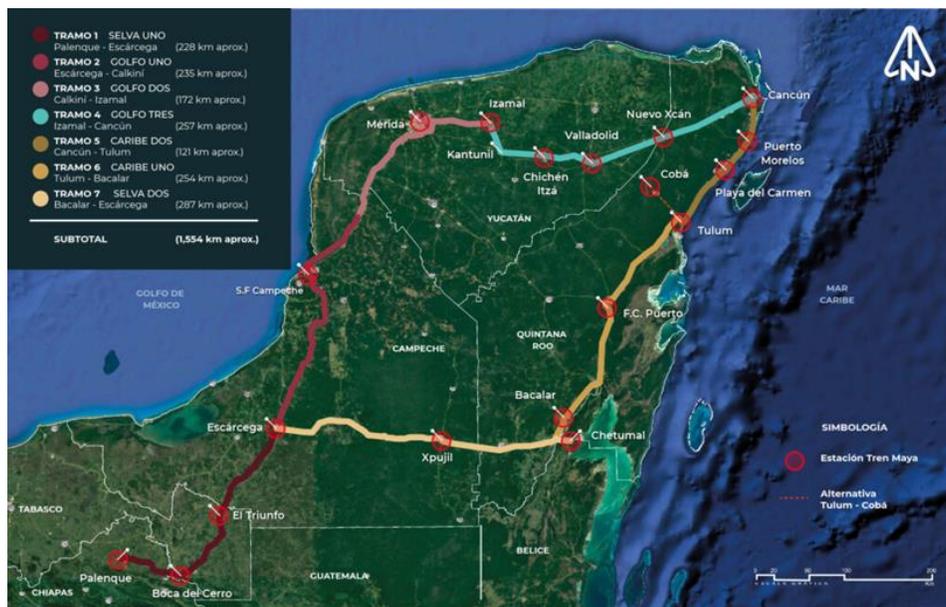
Por lo tanto, **la hipótesis general** de este ensayo es que el proyecto de TM indudablemente genera empleos directos e indirectos, así como también genera un impulso considerable a un amplio rango de actividades económicas y de servicios tradicionales y nuevas, las cuales siempre aprovechan las externalidades o efectos de derrama; aunque también, es muy frecuente, las grandes corporaciones o agrupaciones de empresarios y concesionarios cercanos a las decisiones de política local y regional, toman las iniciativas para intervenir y dejar atrás a los grupos de población local en sus oportunidades para participar y obtener beneficios de ello.

Es por esto que, el presente ensayo se propone incursionar en los posibles beneficios que la alta tecnología que está introduciendo el TM, puede ofrecer y que pueda ayudar a las poblaciones locales para que adquieran más ventajas reales que las solamente tradicionales de servicios. Algunos ejemplos de dichas ventajas a comprender: mayor y más fácil conectividad para extender sus necesidades sociales y económicas (de oferta y demanda) hacia los mercados regionales, estatales, nacionales y hasta internacionales de empleo o de comercio. Por lo tanto, hemos investigado primero, acerca de la aceptación o rechazo por parte de los actores sociales locales y regionales hacia el TM; en segundo lugar, sobre el potencial presente y futuro que estos grupos de población pueden tener al aprovechar las ventajas de una infraestructura ferroviaria y sus conectividades a los puertos marítimos existentes y al sistema carretero hacia el país en su totalidad desde su condición actual de las actividades económicas regionales en las que esos grupos están especializados; y por último, a las posibles alternativas que desde las acciones del gobierno, de las instituciones privadas y las organizaciones civiles que estarían interviniendo y para aprovechar e incentivar todo ese potencial, para conseguir un crecimiento socioeconómico y desarrollo futuro.

En concordancia con lo anterior, este ensayo toma en cuenta algunos de los principios teóricos que proponen que una infraestructura ferroviaria debe tomar en cuenta primero, los factores de localización que los trabajos del ferrocarril necesitan, así como las externalidades que se requieran (A. Marshall, 1919 y 1977; W. Christaller, 1933; R. Camagni, 2005 y 2009) en y alrededor de los centros planeados que servirán como estaciones y paraderos en su trayecto. Adicionalmente, es importante conocer las actividades económicas existentes y potenciales de cada micro-región.

POLÍTICAS PÚBLICAS HACIA CENTROS PERIFÉRICOS EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL GRAN PROYECTO FERROVIARIO EN LA PENÍNSULA DE YUCATÁN. RETO PARA LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

Actualmente, el gobierno ha estado informando acerca de los avances de obra civil que el proyecto va realizando. En realidad, desde que dicho proyecto fue anunciado inicialmente, el gobierno federal invitó a las instituciones y grupos de población a una serie de asambleas de información (más de 300 de ellas), en las cuales los representantes de FONATUR explicaron las principales características y localización del recorrido de la ferrovía, así como de los principales centros en los cuales se proyectaban las estaciones y paraderos⁴ (**ver mapa**); toda esta información, con el objetivo de obtener su aprobación o algunas manifestaciones de rechazo, o preocupaciones acerca de los posibles beneficios o afectaciones para ellos. La mayor parte de la población aceptó el proyecto, bajo la condición de no ser afectadas sus tierras o viviendas; otros grupos ambientalistas expresaron sus preocupaciones por el posible impacto que la construcción de las vías férreas pudiera tener en algunas extensiones del hábitat natural o de los cientos de monumentos o vestigios arqueológicos que se encuentran por toda la Península de Yucatán; mientras que, por otra parte, algunos empresarios hoteleros o de servicios turísticos que operan principalmente a lo largo del litoral del Mar Caribe (en Quintana Roo) mostraron alguna resistencia por el riesgo a sentirse afectados en sus intereses de inversión privada, como han estado acostumbrados por décadas de operación sobre leyes y normatividades locales permisivas.



Diseñado por Geo. Rafael Olmos Bolaños. IIEc, UNAM.

Este ensayo se plantea las siguientes preguntas teóricas:

⁴ El proyecto del TM considera siete líneas férreas principales a lo largo del perímetro de la Península de Yucatán, recorriendo una distancia aproximada de 1550 km a un promedio de velocidad de 160 km/hr, la cual va a conectar 30 municipios con 17 principales estaciones y 22 paraderos intermedios; todo ello, dentro del territorio de las tres entidades federativas peninsulares (Campeche, Quintana Roo y Yucatán) y de algunos municipios fronterizos peninsulares de los estados de Chiapas y Tabasco; tres de esos centros son capitales políticas -Campeche, Chetumal y Mérida-, al mismo tiempo, este último es la principal ciudad regional del Sureste de México, mientras que la segunda ciudad en importancia es Cancún; hay también aproximadamente más de 50 centros rurales periféricos alrededor de dichas estaciones y paraderos, los cuales es muy probable que se vean beneficiados por las operaciones del ferrocarril (<https://www.trenmaya.gob.mx//desarrollo-ec/>).

- ¿Cuáles son las razones por las cuales el gobierno ha proporcionado información limitada acerca de las características del proyecto del TM?
- ¿Cuál es el potencial socioeconómico de los centros locales, para considerar las ventajas de esta nueva infraestructura productiva, como es el TM?
- ¿Qué tipo de instituciones y organizaciones públicas o privadas se requieren para impulsar el crecimiento socioeconómico y posible desarrollo de los centros y regiones peninsulares como un todo?

Para tratar de responder a la primera pregunta, hemos estado infiriendo que el FONATUR y especialmente el gobierno federal de México, fueron inicialmente cautos acerca de la aprobación por parte de los gobiernos estatales de Yucatán y Quintana Roo, quienes fueron electos por los partidos políticos opositores al del gobierno presidencial nacional. No obstante, las autoridades de esos gobiernos estatales y sus autoridades municipales se dieron cuenta de los posibles beneficios políticos y sociales que dicho proyecto pudiera crear para la península como un todo y para su población, debido al conjunto de derrama que podrá crearse para las actividades económicas y sociales existentes.

Una vez que se obtuvo la aprobación de esos gobiernos, las siguientes más importantes dudas provenían de los grupos ambientalistas apoyados (posiblemente de manera financiera) por los inversionistas privados del sector turismo y de los empresarios inmobiliarios a lo largo del principal corredor territorial en donde se proyecta el trazado de las ferrovías. En efecto, durante los primeros dos años de los trabajos de construcción, se impusieron muchas demandas legales en contra de las obras en construcción, principalmente a lo largo de los principales tramos que corren a través de la zona de hoteles y fraccionamientos turísticos y habitacionales en la costa caribeña, todas ellas, por supuestos daños al hábitat de especies animales y vegetales, de las áreas de cenotes y zonas arqueológicas. Se sabe por los habitantes e investigadores académicos estatales y locales, que casi todas ellas fueron financiadas por los mismos empresarios hoteleros e inmobiliarios a pequeños grupos pseudo-ambientalistas, algunos de los cuales ni siquiera conocen la región. No obstante, todos estos obstáculos han sido resueltos -no sin haber afectado los avances en las obras- con argumentos legales y demostrando el uso de alta tecnología en la construcción, con tramos elevados de vía y pasos subterráneos para la fauna existente que aún habitan por casi toda la Península de Yucatán.

Respecto al potencial productivo para el crecimiento de la población local, el enfoque de este ensayo parte de la experiencia de otros grandes proyectos de gran infraestructura, los cuales generan al mediano y largo plazo, empleos directos e indirectos, desde los principios de la obra civil (en donde se han creado alrededor de 2 mil empleos directos (Gov. De México, 2023). El segundo grupo de actores que posiblemente obtengan ventajas del TM serían las instituciones y organizaciones privadas locales que ya operan actualmente en diversas actividades económicas -productivas o proveedoras de insumos y servicios diversos-, la mayor parte de ellos cuentan con el conocimiento o la experiencia para “abrir puertas” y obtener los permisos necesarios, ya sea para iniciar nuevos negocios, o para extender o ampliar los ya existentes. La experiencia de algunos países de América Latina ha mostrado que la población local que vive en los centros donde esos proyectos se realizan, o

POLÍTICAS PÚBLICAS HACIA CENTROS PERIFÉRICOS EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL GRAN PROYECTO
FERROVIARIO EN LA PENÍNSULA DE YUCATÁN. RETO PARA LA INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

cercanos a ellos, son los últimos que se percatan acerca de los beneficios que pudieran obtener con ellos. Esta es la razón del por qué se sugiere en este trabajo, la participación e intervención de algunas instituciones y organizaciones públicas y privadas, para apoyar a la población local con inversiones y programas de entrenamiento o capacitación, que les proporcionen las herramientas esenciales para conocer las múltiples oportunidades que ellos pudieran aprovechar para obtener los beneficios de los nuevos medios de comunicación y transporte al usar la nueva infraestructura ferroviaria.

Principales actividades económicas de los municipios conectados con el TM

Los más recientes datos proporcionados por el INEGI, nos ayudan a identificar las principales actividades de cada sector económico, tal y como se muestra a continuación:

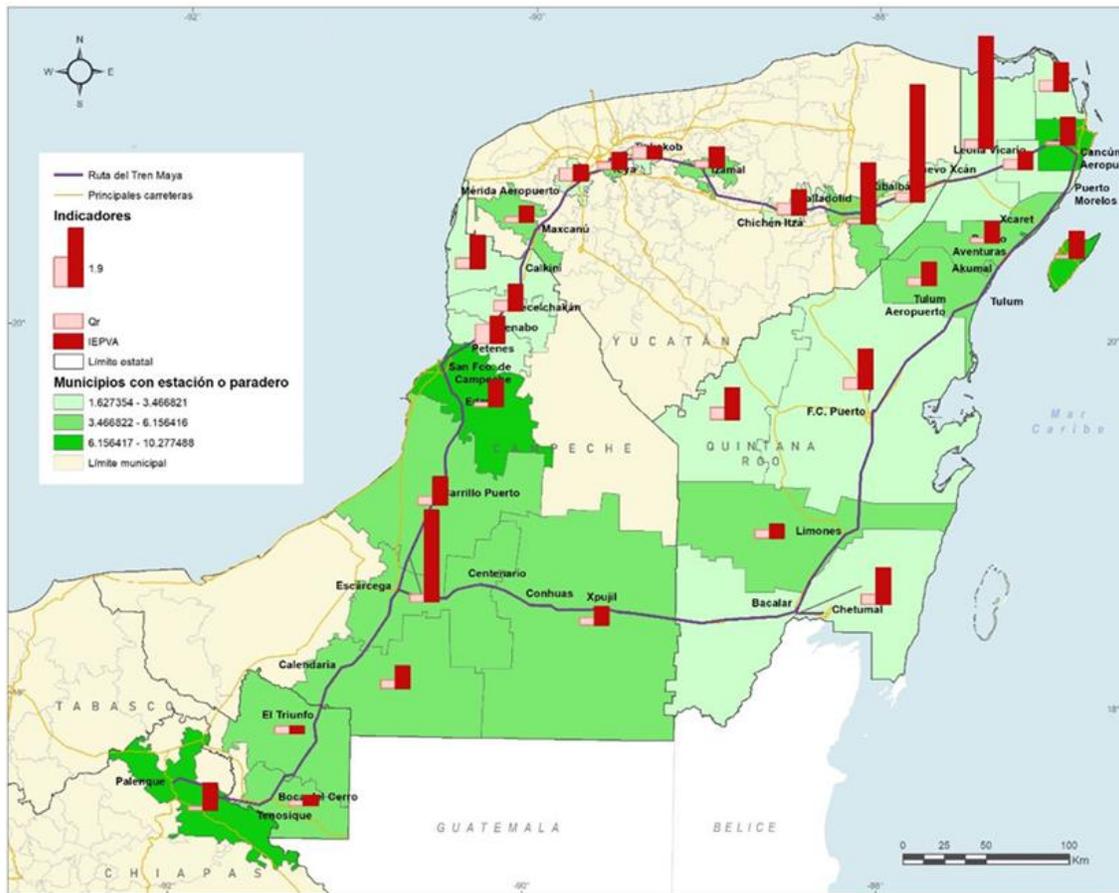
Tabla: Especialización relativa en los municipios conectados por la ruta del TM, 2018:

Entidades	Campeche								Chiapas	
	Municipios	Calkiní	Campeche	Chamotón	Hecelchakán	Tenabo	Escárcega	Calakmul		Candelaria
11-Agriculture	1.11	0.41	3.86	0	0	0.08	0	0	0	0
21-Mining	0	0	0	0	0	27.64	0	0	0	0
22-Electricity	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-Construction	0.21	1.77	0.18	0	0	0	0	0	0	0.15
31-33-IManufacturing industry	4.01	1.01	1.64	1.62	6.77	1.19	0.74	0.8	0.9	0.9
43-Whole sale trade	0.77	1.16	0.62	0	0.34	1.52	1.2	1.46	1	1
46-Retail sales	0.88	1.21	1.03	1.73	0	1.48	1.26	1.58	0.94	0.94
48-49-Transports, mailing and storage	0.22	1	0.18	0	0	0.3	1.33	1.44	2.46	2.46
51-Information and Media	0	1.46	0.33	0.4	0	0.55	0	0.34	1.29	1.29
52-Financial services and insurance	2.31	0	1.35	3.8	0	4.05	2.18	2.35	0.7	0.7
53-Real estate services	0.41	0.6	0.37	0.57	0.6	0.24	0.25	0	0.53	0.53
54-Professional Services	0.13	0.92	0.12	0.29	0.11	0.28	0	0.42	0.99	0.99
56-Business support services	0.09	0	0.13	0.19	0.05	0.26	1.29	0.14	0.56	0.56
61-Education Services	0.15	1.51	0.43	0.16	0	0.34	0	0.48	1.05	1.05
62-Health and assistance Services	1.15	1.64	0.55	0.82	1.26	1.32	0.96	1.42	0.85	0.85
71-Cultural and Leisure Services	1.28	1.04	0.3	1.19	0.83	1.44	0	0.5	0.64	0.64
72-Temporal housing, and food and drink preparation Services	0.59	1.07	1.06	1.39	1	1.09	1.45	1.25	1.48	1.48
81-Other Services, except Government services. gubernamentales	0.72	0.98	0.67	0.96	0.78	1.35	1.59	1.28	1.08	1.08

Entidades	Quintana Roo										
	Municipios	Cozumel	Felipe Carrillo Puerto	Isla Mujeres	Othón P. Blanco	Benito Juárez	José María Morelos	Lázaro Cárdenas	Solidaridad	Tulum	Bacalar
11-Agriculture	1.38	1.11	6.97	2.43	0.28	0	42.84	0	0	1.68	1.28
21-Mining	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22-Electricity	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-Construction	0.61	0.72	0	2.81	1.28	0	0	0.44	0.34	0	0
31-33-IManufacturing industry	1.01	2.49	0.33	2.41	1.03	3.27	1.5	0.57	0.49	2.22	0.65
43-Whole sale trade	0.57	2.29	0.33	1.49	1.3	1.37	0.21	0.57	0.58	0.43	0.48
46-Retail sales	1.15	1.89	0.51	1.72	1.05	1.99	0.89	0.75	0.69	1.45	0.52
48-49-Transports, mailing and storage	1.62	0.5	0.85	0	1.33	0	2.7	0.25	2.92	0	0.73
51-Information and Media	0.63	2.32	0	2.28	1.33	1.29	0	0.42	0.24	0	0
52-Financial services and insurance	0.86	3.36	0	2.3	1.11	1.61	1.34	0.66	0.4	0	0.11
53-Real estate services	0.95	0.11	0.56	0.75	1.19	0.4	0.41	0.94	1.11	0.32	0.28
54-Professional Services	1.29	0.7	1.53	0.82	1.39	0.32	0.15	0.42	0.47	0.25	0.1
56-Business support services	0.66	0.36	0.18	0.39	1.25	0.52	0.02	1.16	0.24	0.1	0.52
61-Education Services	0	0.12	0.34	1.42	1.52	0	0	0.56	0.2	0	0.21
62-Health and assistance Services	1.99	2.07	0.24	1.48	1.08	1.25	0.63	0.65	0.5	0.65	0.25
71-Cultural and Leisure Services	2.19	0.17	1.16	0	0.56	0.1	0.29	1.91	1.02	0.39	0.8
72-Temporal housing, and food and drink preparation Services	0.94	0.47	1.82	0.49	0.79	0.46	1.15	1.32	1.55	1.32	1.88
81-Other Services, except Government services. gubernamentales	0.98	1.88	0.36	1.94	1.03	2.82	0.83	0.75	0.84	1.23	0.46

Entidades	Tabasco		Yucatán								
	Municipios	Balancán	Tenosique	Chemax	Izamal	Kanasín	Maxcanú	Tinum	Tixkokob	Umán	Valladolid
11-Agriculture		1.64	0.7	0	0	0	0	0	0	0	0
21-Mining		0	0	0	0	0	0	0	0	6.3	4.73
22-Electricity		0	0	0	0	0	0	0	0	0	31.42
23-Construction		0	0	0	0	0.49	0	0	0	0	0.25
31-33-IManufacturing industry		1.22	1.37	1.03	1.58	1.43	1.44	1.35	2.82	2.38	1.08
43-Whole sale trade		0	0.61	0.21	1.51	0.9	1.05	0.13	0.14	1.44	1.22
46-Retail sales		1.31	1.34	2.09	1.07	1.52	1.16	1.48	0.73	0.55	1.22
48-49-Transports, mailing and storage		0.4	0.55	0	0	0.22	0	0	0	3.96	0.19
51-Information and Media		0	0.43	0	0	0	0	0	0	0.15	0.63
52-Financial services and insurance		0.48	1.11	1.08	1.39	0.23	0.56	0.4	0.83	0.32	1.23
53-Real estate services		0.31	0.6	0.46	0.3	1.32	0.56	0	0.56	0.46	0.63
54-Professional Services		0.62	0.5	0.2	0.14	0.16	0.19	0	0.42	0.08	0.56
56-Business support services		0.21	0.63	0.23	0.4	0	0.86	0.03	0.07	0.24	0.31
61-Education Services		0.24	0.37	0	0.56	0.19	0	0	0.26	0.29	0.81
62-Health and assistance Services		0.84	1.13	0.56	0.61	0.6	0.96	0.85	0.63	0.26	1.01
71-Cultural and Leisure Services		0.49	0.54	4.25	0.45	0.73	0.88	0.97	1.06	0.46	1.18
72-Temporal housing, and food and drink preparation Services		1.1	1.11	1.04	1.35	1.07	1.38	2.65	1.11	0.45	1.42
81-Other Services, except Government services. gubernamentales		1.94	1.12	0.92	1.1	1.2	1.23	0	0	0.7	1.29

Fuente: Elaborado por Roldán Andrés, con información de los Censos Económicos 2018. INEGI.



Fuente: Elaborado por Roldan Andrés y R. Olmos, con datos de los Censos Económicos 2018, INEGI.

A partir de la Tabla y mapa de arriba, es posible observar tres principales centros metropolitanos en la Península de Yucatán. La metrópolis primaria es Mérida, en el NO del territorio peninsular; la segunda es Cancún, en el NE; y la tercera es Campeche, en el CO. Hay también algunos centros urbanos de importancia regional y en donde el TM considera algunas terminales o paraderos; todos ellos concentran diversa industria manufacturera, actividades de comercio y servicios tales como electricidad, instituciones de salud, bancos, así como servicios públicos urbanos; los municipios con población más pequeña están principalmente especializados en actividades agropecuarias, principalmente productores de granos, chiles, frutas y vegetales; hay también otros municipios que no están directamente conectados por las vías del TM, pero relativamente cerca a ellas. Este es el caso de muchos de ellos a la orilla del mar en las costas del Mar Caribe y del Golfo de México, cuyas principales actividades están ligadas a la pesca o a los servicios turísticos locales. Todos ellos podrían mejorar sus actividades por estar cerca a los puertos marítimos y a los caminos secundarios hacia el TM.

El presente ensayo considera que el TM es una buena oportunidad para la mayor parte de los grupos de población para crecer y desarrollarse más que nunca. Es muy importante considerar lo que R. Camagni (2009) denomina “capital territorial”. Esto significa el amplio cuerpo de factores, como son: los fisiográficos del territorio peninsular, la población, la capacitación de su fuerza de trabajo y la infraestructura existente y potencial, tales como los servicios públicos y el equipamiento urbano. Todos estos factores nos recuerdan aquellos que tanto A. Smith como D. Ricardo denominaban como las “ventajas comparativas”, a nivel de naciones. Es por lo anterior que los que suscribimos este ensayo, hemos insistido desde distintos foros académicos e institucionales, que **el TM debería servir no solamente para los pasajeros y turistas extranjeros y nacionales, sino también para el servicio de carga para la conducción y transportación de maquinaria, producción agropecuaria y equipo diverso** que actualmente se mueve -y potencialmente se deberá mover- desde y hacia el exterior y el resto de México, por medio de los importantes puertos marítimos de Campeche, Mérida y Chetumal; pero que, sin embargo, por razones incomprensibles, han quedado distantes del trazo actual del TM.

Hace tres años, el secretario de Gobernación del gobierno federal (SEGOB, 2020) había dicho que “cinco secretarías federales, 5 gobiernos estatales y 18 municipios están colaborando para impulsar el crecimiento del SE a través del “Programa Regional de Ordenamiento Territorial”, con el objetivo de unificar la planeación de los programas de reordenamiento urbano y ambiental” (Comunicado 64/20, GOB). NO obstante, en la actualidad todavía no es clara la participación real de ellos en la mayoría de los poblados y centros urbanos en donde el TM se está construyendo. De aquí que, sugerimos unas formas más decisivas de participación por algunas de las instituciones, como las que a continuación se proponen.

Algunas propuestas:

Primero que todo, es necesario que los gobiernos estatales y sus municipios den un salto significativo en la estructura de sus respectivos presupuestos de egresos, en los cuales, hasta

ahora le dan extrema preferencia al gasto corriente (muy altos sueldos, salarios y servicios administrativos burocráticos), mientras que dirigen menos que el 2% a la inversión (o sea, las obras públicas). Tal estructura tradicional aplicada en general al gasto público ha sido una práctica generalizada durante casi 40 años, basado en la aplicación neoliberal del libre mercado. Ahora, el gobierno federal está dando un importante salto a esa práctica. Esto es el por qué este ensayo propone la intervención de diversas instituciones gubernamentales tanto federales y estatales, como las municipales, para que intervengan de manera más decidida en las obras públicas regionales y locales.

La Secretaría del Bienestar (SBien) es una institución del gobierno federal dirigida a participar con diversos programas sociales para proporcionar a la población de bajos y medianos ingresos, especialmente a la población rural de todo el país en todo el territorio nacional en cuanto a becas a estudiantes en todos los niveles escolares para mejorar sus estudios y conectar a los estudiantes de nivel medio y superior con las empresas productoras de manufacturas y servicios, para su capacitación; o, en el medio rural, para el mejoramiento de los cultivos y subsectores conexos. Es necesario que todos los centros que estén conectados al TM con estaciones y paraderos, deban estar apoyados por la SEDATU, con programas de mejoramiento y modernización de sus respectivos programas de desarrollo urbano municipal y reordenamiento territorial. La Secretaría de Economía (SE) debería intervenir de manera decidida por medio de nuevas formas de acceso de los grupos de actores sociales y económicos a los recursos financieros del gobierno; la Secretaría de Comunicaciones, Infraestructura y Transporte (SCIT) debe cooperar y organizar los trabajos locales, con el fin de mejorar los caminos rurales y vecinales, así como organizar los diversos de transporte local y periurbano desde los centros rurales hacia las estaciones y paraderos del TM. Por lo pronto, se está construyendo también el aeropuerto internacional de Tulum y se espera también la construcción, por parte de la SSA, de un hospital de 60 camas en Felipe Carrillo Puerto y la ampliación de 90 a 120 camas del hospital de Chetumal (R. Ruiz, Periódico *La jornada*, Secc. Estados: p. 23). Otras obras públicas complementarias son las que ya están realizando la SEMARNAT y el INAH, quienes están participando muy activamente con mayores presupuestos que los tradicionales de décadas atrás, para la rehabilitación de territorios forestales y selváticos, así como para el cuidado y rehabilitación de los vestigios arqueológicos existentes a todo lo extenso del sureste y que estuvieron esperando por más de un lustro, para ser redescubiertos y conservados. La Comisión Federal de Electricidad (CFE) ha estado ya levantando varias torres de alta tensión eléctrica, para adecuarse a la elevación de las plataformas de vías férreas, así como la construcción de la planta de generación de energía eléctrica en Valladolid, para abastecer de energía a la operación del TM.

Por su parte también, el Fondo Nacional de Desarrollo Agropecuario, Rural, Forestal y Pesquero (FND), estuvo apoyando con sus programas para el bienestar social al medio rural con una serie de becas, como el de "Sembrando Vida" y el de "Jóvenes construyendo el futuro", "Producción para el Bienestar", "Apoyo a pueblos indígenas" y otros programas más, con los que se han apoyado particularmente los centros integradores para el bienestar social (de servicios públicos en el medio rural). Todos ellos enfocados a combatir la marginación, rezago y pobreza. A continuación, presentamos un resumen de los programas sociales en torno a la ruta del TM por parte de la SBien, en coordinación con el FND.

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 TM y actualmente está poniendo en marcha la mayor parte de los programas de apoyo relacionados anteriormente. Y de los cuales, hemos identificado los siguientes 232 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.

Gran parte de estos 232 CIDR., 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.

Consideraciones finales

La viabilidad del TM puede generar mayores beneficios a la región y los grupos de población locales al considerar lo siguiente:

1. La mayoría de la aceptación por parte de la población local al proyecto del TM al ofrecer nuevas y más modernas alternativas con la operación de nuevas formas de comunicación y acceso a los grandes mercados de bienes y servicios para ellos;
2. Ofrecer otras posibilidades para incrementar su producción tradicional y aprender técnicas de mercadeo, de tal manera que se obtengan más beneficios para ellos;
3. Para aquella población inmersa en los servicios al turismo, ofreciéndoles educación tecnológica y capacitación, de tal manera que puedan ofrecer otros servicios más competitivos a los visitantes extranjeros y nacionales;
4. Asegurar a la población local y a los grupos ambientalistas, con formas de cooperación en labores de protección y remediación de las posibles afectaciones a las especies animales y vegetales ante la construcción del TM en su recorrido.

Referencias

Camagni, R. (2009): "Territorial Capital and Regional Development", in Capello, R- and Nijkamp, P. (Eds.): *Handbook of Regional Growth and Development Theories*. Cheltenham, UK: Edward Elgar.118-131.

----- (2005): *Economía urbana*. Barcelona: Antoni Bosch.

Christaller, W. (1933-1966 Eng. Trad.): *Central Places in Southern Germany*. N.J.: Prentice Hall, Inc. Englewood Cliffs.

FONATUR (2022), *Avances en la construcción del Tren Maya, 2021*. FONATUR, Gobierno de México.

<https://www.trenmaya.gob.mx//desarrollo-ec/>

INEGI (2019), *Censos Económicos 2018*. INEGI. Gobierno de México.

Marshall, A. (1919): *Industry and Trade*. London: MacMillan.

----- (1977): *Principles of Economics*. London: MacMillan.

Secretaría de Gobernación (2020): *Comunicado 64/20*, GOB. Gobierno de México.