

ANÁLISIS DEL PROYECTO ECONÓMICO Y SUSTENTABLE: TREN MAYA PARA LA ZONA TURÍSTICA DEL SUR SURESTE DE MÉXICO

Ana Bertha Vidal Fócil¹

Dalila de Asís Rueda Vázquez²

María del Carmen Ancona Alcocer³

Resumen:

El objetivo es la construcción de un tren turístico, de pasajeros y de carga, que conectará a cinco estados del sureste del país: Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo. Hasta el momento se tienen proyectados mil 500 kilómetros de recorrido —aproximadamente— y 17 estaciones: Palenque, Tenosique, Escárcega, Calakmul, Xpujil, Bacalar, FC Puerto, Tulum, Playa del Carmen, Puerto Morelos, Cancún, Valladolid, Chichen Itzá, Izamal, Mérida, Maxcanú y Campeche. Se contemplan tres tramos de ruta: el de selva que son aproximadamente 426 kilómetros, el de Caribe con 446 kilómetros y el de Golfo, el cual tendrá 653 kilómetros. comenzará con una inversión de 16 mil millones de pesos. La inversión global de todo el proyecto, tanto pública como privada, será de aproximadamente 150 mil millones de pesos y se proyecta que se concluirá a más tardar en cuatro años. Entre los beneficios que han sido anunciados por Andrés Manuel López Obrador, presidente de México. Es el fortalecimiento de las áreas turísticas de cada zona; reactivación de la economía, tanto local como a nivel región; impulso internacional del turismo para la zona sureste de México; Facilidades fiscales para los inversionistas; pasaje más barato para los habitantes de dichos estados; desarrollo en el ámbito de servicios y comercialización de productos de la zona; atracción de inversiones para la zona turística; integración de comunidades y difusión de la cultura maya al resto del país del mundo. Hay zonas habitadas principalmente por indígenas, agricultores y ganadores. Entonces, qué beneficios reales traerá para este sector.

Palabras claves: tren maya, proyecto, turismo, Estados, inversión.

¹ *Universidad Juárez Autónoma de Tabasco*, berthafocilmail.com

² *Universidad Juárez Autónoma de Tabasco*, dalilarueda@hotmail.com

³ *Universidad Juárez Autónoma de Tabasco*, caraaotmail.com

ANALYSIS OF THE ECONOMIC AND SUSTAINABLE PROJECT: MAYAN TRAIN FOR THE TOURIST AREA OF SOUTH-SOUTHEAST MEXICO

Abstrac:

The objective is the construction of a tourist, passenger and freight train, which will connect five states in the southeast of the country: Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán and Quintana Roo. So far, 1,500 kilometers of route have been projected - approximately - and 17 stations: Palenque, Tenosique, Escárcega, Calakmul, Xpujil, Bacalar, FC Puerto, Tulum, Playa del Carmen, Puerto Morelos, Cancun, Valladolid, Chichen Itza, Izamal, Mérida, Maxcanú and Campeche. Three sections of the route are contemplated: the one of jungle that is approximately 426 kilometers, the one of Caribbean with 446 kilometers and the one of Gulf, which will have 653 kilometers. It will begin with an investment of 16 billion pesos. The overall investment of the entire project, both public and private, will be approximately 150 billion pesos and is projected to be completed no later than four years. Among the benefits that have been announced by Andrés Manuel López Obrador, president of Mexico. It is the strengthening of the tourist areas of each zone; reactivation of the economy, both locally and regionally; international tourism boost for the southeast zone of Mexico; Tax facilities for investors; cheaper ticket for the inhabitants of these states; development in the field of services and marketing of products in the area; investment attraction for the tourist area; integration of communities and dissemination of Mayan culture to the rest of the country in the world. There are areas inhabited mainly by indigenous people, farmers and winners. So, what real benefits will it bring to this sector.

Keywords: Mayan train, project, tourism, states, investment

1. INTRODUCCIÓN

La discusión sobre el gasto público en infraestructura y su influencia en el crecimiento económico y el desarrollo de las regiones donde se implementan son esenciales para estimular la productividad en la inversión privada y en el crecimiento económico.

Las inversiones en infraestructura fortalecen la integración entre las regiones y la cohesión social, reduciendo las desventajas de ubicaciones más distantes y desconectadas, proporcionando desarrollo económico a largo plazo.

El proyecto del Tren Maya estimulará las inversiones en otros sectores, como energías, agroindustria, turismo entre otras, ya que se convertirá en un importante sistema logístico por su ubicación estratégica en la península de Yucatán.

Dada la magnitud de la inversión para el desarrollo de esta megaobra en infraestructura ferroviaria y su alcance regional, el presente trabajo tiene como objetivo hacer un análisis reflexivo e investigar el efecto de esta inversión a nivel de desarrollo económico de la región.

2. OBJETIVO:

Analizar los factores socioeconómicos del proyecto nacional "Tren Maya" y su impacto en la economía y medio ambiente de la zona sur sureste de México.

- Explicar los principales factores de repercusión y los beneficios de inversión del proyecto en la región.
- Identificar la huella que el proyecto puede ocasionar en el entorno natural de la zona de alcance.
- Contrastar los impactos derivados de las políticas públicas directa, indirecta e inducido, en la ejecución del proyecto.

3. LA ECONOMÍA MEXICANA EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL.

Entre mayor capacidad tenga un país para producir y distribuir bienes, su competitividad y fortaleza económica será aún mayor respecto aquellas economías que se ven limitadas para satisfacer su propio consumo interno. En el panorama mundial actual las mayores potencias económicas son aquellas que han visionado la inversión e intervención del estado, para mejorar condiciones que permitan el flujo comercial interno y hacia el exterior.

De acuerdo a la clasificación del Fondo Monetario Internacional (FMI), México es la economía número 15 del mundo, con un producto interno bruto (PIB), de aproximadamente 1,242.4 miles de millones de dólares en 2019, posicionándose como la segunda economía más fuerte de América Latina solo superada por Brasil.

Actualmente México ha suscrito tratados de libre comercio con alrededor de 45 países, además de poseer un poco más de 30 acuerdos comerciales, con otras 33 naciones, siendo el T-MEC o TLCAN 2.0 (Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá), el de mayor importancia comercial.

3.1 El turismo en la economía de México.

México es el sexto destino turístico a nivel mundial y el primer punto de llegada de turistas internacionales de Latinoamérica, concentrándose el mayor flujo de turistas en el estado de Quintana Roo, de acuerdo a López & Hernández (2018), la industria turística en la nación mexicana representa el 8,6% del PIB, lo que hace a este sector un pilar fuerte de la economía nacional y el de mayor crecimiento.

4. INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO NACIONAL.

La llegada de Andrés Manuel López Obrador a la presidencia de México, significo para los sectores más vulnerables del país, un aliciente de esperanza para sacar de la pobreza

alrededor de 52.4 millones de Mexicanos. Las políticas sociales incluyentes del nuevo gobierno contemplan la realización de obras que focalicen polos de desarrollo económico en las diferentes regiones de la nación.

Se prevé que durante el sexenio de López Obrador, haya tres grandes proyectos de infraestructura que potencialicen la economía mexicana:

- La refinería de Dos Bocas, proyecto que busca crear un nuevo complejo refinador de combustibles en el país, que permita a México dejar de depender de la importación de gasolina del extranjero, logrando una estabilidad en los precios comerciales de este combustible en todo su territorio.
- El aeropuerto de Santa Lucia, como respuesta alterna al Nuevo Aeropuerto Internacional de México propuesto por el anterior gobierno, este proyecto tiene como objetivo desahogar el congestionamiento aéreo, del actual Aeropuerto internacional de la Ciudad de México.
- El Tren Maya, un proyecto de transporte ferroviario de pasajeros y carga, que busca dar vida a la región de la península de Yucatán, a través de la interconectividad de los mayores puntos turísticos de la región y las comunidades mayas de la misma.

La inversión que el gobierno de México debe destinar para para la ejecución de estas tres obras, hacienden aproximadamente a 380,342 millones de pesos mexicanos (20,217.08 millones de dólares), dichas inversiones prometen aumentar en 4% del PIB al concluir la actual gestión del presidente López Obrador.

4.1 El tren maya, como detonante económico de la región sur sureste de México.

La región sur sureste de México, está conformada por los estados de Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo, una de las regiones con mayor diversidad cultural y ambiental, con una gran riqueza en recursos naturales y con el mayor potencial turístico del país.

Es en esta zona, donde se ha trazado el proyecto turístico y de transporte más importante del actual gobierno mexicano, la construcción de un sistema de transporte férreo, al cual se le ha denominado "Tren Maya", debido a que en esta región floreció una de las civilizaciones más interesantes e importantes de la humanidad "la cultura Maya", y de la cual aún podemos admirar sus esplendor a través de los vestigios arqueológicos, que un prevalecen hasta nuestros días.

El proyecto del Tren Maya, pretende aumentar la interconectividad de las comunidades y los puntos turísticos de esta región, permitiendo así un mayor flujo de turistas nacionales y extranjeros en la península de Yucatán, a fin de que se logre impulsar el desarrollo de su zona de alcance, a través de la generación de empleos, aprovechamiento de los recursos turísticos y culturales, además de frenar la migración a otras regiones del país por falta de oportunidades.

4.2 Características del tren maya.

El tren maya se ha ideado, con 1,525 kilómetros de recorrido los cuales se dividen en tres tramos: tramo selva, tramo caribe y tramo golfo, teniendo 17 estaciones distribuidas en los tramos antes mencionados.

Figura 1. Mapa de la zona sur-sureste



Fuente: <http://www.trenmaya.gob.mx/>

De acuerdo a datos del gobierno de México, el proyecto contempla locomotoras de biodiesel híbridas, con una velocidad de 160 kilómetros por hora.

El mismo proyecto se autodefine como una obra amigable con el ambiente, ya que el 95% de la obra se construirá sobre derecho de vías existentes, además de contemplar la construcción de pasos de fauna.

Culturalmente, el proyecto pretende unir a las comunidades indígenas mayas, preservando el legado cultural y el patrimonio de los pueblos de esta región.

4.3 Inversión del tren maya.

Para la realización de este gran proyecto de infraestructura ferroviaria, se ha estimado entre 120,000 a 150,000 millones de pesos mexicanos (7,969.28 millones de dólares), teniendo como proyección de inicio de operación en el año 2024.

5. ANÁLISIS DEL IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DEL PROYECTO DEL TREN MAYA.

El proyecto del tren maya, pretende ser un ancla de desarrollo para la región sur sureste de México, y que impacte en la calidad de vida de las habitantes de cada uno de los estados beneficiados con el proyecto.

Se considera tres alcances de impacto derivados de los objetivos del proyecto, que a continuación se presentan:

5.1 Impacto directo del tren maya:

El proyecto ferroviario en la península de Yucatán, que pretende consolidar el actual gobierno de México, busca genere un impacto directo en la producción de los estados de la región sur sureste del país, además de aumentar el número de turistas nacionales y extranjeros en esta zona geográfica, a fin de contribuir al crecimiento del 4% de la economía.

La megaobra generara nuevas fuentes de empleo con mayor énfasis en el sector de productos y servicios turísticos, ya que habrá la necesidad de diversificar la oferta turística de la región, acogiendo nuevos estilos de viaje como el etnoturismo, turismo cultural, y turismo de naturaleza.

Se generara una opción más rápida, accesible y limpia de transporte, que permitirá la interconexión, entre comunidades y las grandes ciudades del sur sureste de México, reduciendo las desigualdades en temas de transporte con el resto del país.

Las políticas públicas encausadas para lograr consolidar el proyecto, permitirán a las comunidades y sus pobladores acceder a programas sociales, que beneficien y mejoren la calidad de vida de las poblaciones.

5.2 Impacto indirecto del tren maya:

De acuerdo a lo planteado por el gobierno federal, los beneficios no solo serán económicos, sino también de índole social, ya que la obra generara empleos para pobladores no solo de los estados incluidos en el proyecto, sino también de ciudadanos de países centroamericanos, permitiendo una disminución del flujo migratorio irregular, aportando beneficios económicos para las familias de estos países.

5.3 Impacto inducido:

El Tren maya, pretende movilizar 8 mil turistas diariamente a partir del 2024, es decir 3 millones de turistas que realicen el recorrido al año, aumentando el valor turístico de la región y la captación de inversión en materia turística, de la misma forma ser una alternativa efectiva de traslado de mercadería entre este punto geográfico de México.

6. LOS DESAFÍOS AMBIENTALES EN EL PROYECTO DEL TREN MAYA.

Los riesgos ambientales existentes en los proyectos de infraestructura suelen aumentar en escala y alcance, lo que hace que los inversores tengan que gestionar los costos imprevistos con la prevención, mitigación y reparación de daños ambientales.

Un desafío para el proyecto del tren maya, es explorar los riesgos y responsabilidades ambientales asociados con esta obra y también destacando las consideraciones con respecto a la gestión de costos y retrasos.

- Las responsabilidades ambientales que debe preverse relacionadas con este proyecto incluyen: contaminación del suelo, riesgos ambientales de construcción y operacionales, como el tratamiento de aguas residuales, y responsabilidades contractuales derivadas de fusiones, adquisiciones y disposiciones.
- Si el proyecto no gestiona el riesgo de contaminación, se pueden ocasionar lesiones a considerables al ecosistema de la región sur sureste del país, lo que puede aumentar los costos del proyecto y causar demoras.

7. POSIBILIDADES DE DESARROLLO Y DE ÉXITO DEL PROYECTO DEL TREN MAYA.

La infraestructura es esencial para el desarrollo socioeconómico de un país, del cual dependen las empresas para que desarrollen sus negocios correctamente. Si esto no sucede, faltan empleos, la inflación aumenta y todas las operaciones comerciales se ven obstaculizadas.

El desarrollo del proyecto del Tren Maya, se constituirá como una oportunidad de modernizar y aumentar el desarrollo de la región sur sureste de México, la inversión del estado mexicano, para consolidar este proyecto es la clave para el éxito del mismo, a su vez la corresponsabilidad de las entidades económicas que se involucraran en la ejecución de esta magna obra, permitirá que se cumpla con la calidad y los tiempos establecidos.

8. CONCLUSIONES.

La construcción de grandes obras públicas es uno de los mayores retos que enfrenta la actual administración pública de México. La comprensión de que las obras públicas están mal gestionadas, siempre por encima del presupuesto y con retraso, es prácticamente sentido común, agregándose una percepción general de que las obras incurren en muchas dificultades imprevistas, como desafíos judiciales, movilizaciones motivadas por conflictos sociales y ambientales, entre otros.

Analizando varios casos en México, como el NAIM, el segundo piso del periférico de la Ciudad de México, la línea 12 del metro entre otras, se han señalado dificultades inherentes a la gestión de estos grandes proyectos para cumplir con su ejecución financiera y temporal, además de garantizar la gestión de riesgos, reduciendo pérdidas, impactos no deseados y externalidades negativas.

Mejorar la gestión de grandes obras públicas en México, implica necesariamente repensar los procesos de coordinación de acciones, que deben establecerse desde la etapa de planificación, a través de la implementación, el seguimiento y la evaluación de las obras, a fin de tener la capacidad de anticipar disputas y problemas, y pueda consolidarse las obras que pretenden representar el actual gobierno.

El Tren Maya, es sin duda un proyecto ambicioso que de concretarse con éxito, cambiara la forma de transportarse y de convivir en la región; la transparencia y rendición de cuentas es parte toral, sin olvidarnos de los derechos y costumbres que tienen los pueblos originarios que habitan estas zonas. El principal reto se centra en poder conjugar todas esas acciones armónicamente y así disminuir la brecha de desarrollo y calidad de vida que existe desde hace décadas entre el sur y norte de México.

BIBLIOGRAFÍA

- Architectural Digest. (2019, 17 julio). [Todo lo que debes saber sobre el Tren Maya]. Recuperado 9 enero, 2020, de <https://www.admexico.mx/disenio/editors-pick/articulos/debes-saber-tren-maya/4874>
- Forbes Staff. (2019, 23 octubre). [Premian al Tren Maya por su impacto económico y positivo en las comunidades]. Recuperado 9 enero, 2020, de <https://www.forbes.com.mx/premian-al-tren-maya-por-su-impacto-economico-y-positivo-en-las-comunidades/>
- Gobierno de México. (2019a, 12 julio). [Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024]. Recuperado 9 enero, 2020, de https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019
- Gobierno de México. (2019d). [Proyectos y Programas Prioritarios]. Recuperado 9 enero, 2020, de <https://www.gob.mx/proyectosyprogramasprioritarios>
- Gobierno de México. (2019e). [Tren Maya]. Recuperado 9 enero, 2020, de <https://www.gob.mx/trenmaya>
- López, C. E., & Hernández, L. M. (2019). Turismo Religioso: Oportunidades de la oferta turística en Tabasco. In M. Camacho Gómez (Ed.), *Turismo Cultural y Marketing en países de América Latina* (pp. 59–64). Villahermosa, México: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
- Solís, A. (2019, 2 enero). [Las 3 megaobras que comenzarán a construirse este año]. Recuperado 9 enero, 2020, de <https://www.forbes.com.mx/las-3-megaobras-que-comenzaran-a-construirse-durante-2019/>
- Urbano, P. M. (2005). El papel de las infraestructuras públicas en el desarrollo regional. *Nóesis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 15(27),45-67. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=859/85902703>