

IMPORTANCIA DEL TREN MAYA EN LA REGION SUR-SURESTE DE MEXICO

Héctor Miguel Ortiz Álvarez¹

Beatriz Pérez Sánchez²

Resumen:

A partir de la velocidad como ventaja respecto a otro tipo de transporte a finales del siglo XIX se introdujo el ferrocarril en un primer momento para la movilidad de las mercancías a fin de ampliar y multiplicar los intercambios comerciales entre las regiones e integrarlas en un mercado nacional, y posteriormente para el transporte de pasajeros. En 1962 inició operaciones el ferrocarril Chihuahua-Pacífico, conocido como El Chepe, debido a su atractivo turístico aún opera para el transporte de pasajeros. En 2018 el gobierno federal de México planteó la construcción del Tren Maya para que transite por los estados de Chiapas, Campeche, Quintana Roo, Tabasco y Yucatán, y aprovechar así la ubicación estratégica y consolidar el desarrollo de la región. El objetivo del presente trabajo es identificar y analizar la importancia del Tren Maya para la región Sur-Sureste desde la perspectiva turística. Métodos y materiales: la investigación es de tipo documental con un diseño exploratorio-descriptivo que emplea fuentes secundarias de información. Resultados y conclusiones: El Tren Maya es un proyecto que pretende agilizar el transporte de mercancías y el aprovechamiento de los atractivos turísticos arqueológicos y de playa. El gobierno mexicano a partir de la inversión en infraestructura incentiva el efecto multiplicador de las inversiones privadas en los centros urbanos a lo largo de la zona de influencia del proyecto.

Palabras Clave: Tren Maya, Turismo, Infraestructura.

IMPORTANCE OF THE MAYAN TRAIN IN THE REGION SOUTH-SOUTHEAST OF MEXICO

Abstract:

Starting with speed as an advantage over other types of transport at the end of the 19th century, the railroad was introduced at first for the mobility of goods in order to expand and multiply commercial exchanges between regions to integrate them into a national market and later for the transport of passengers. In 1962 the Chihuahua-Pacific railway began operations, known as

¹ Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, ohector19@yahoo.com.mx

² Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, beatrizperez10@hotmail.com. Autor de correspondencia.

El Chepe, due to its tourist attraction it still operates for the transport of passengers. In 2018, the federal government of Mexico proposed the construction of the Mayan Train that passes through the states of Chiapas, Campeche, Quintana Roo, Tabasco and Yucatán, to take advantage of the strategic location and consolidate the development of the region. The **objective** of this work is to identify and analyze the importance of the Mayan Train for the South-Southeast Region from the tourist perspective. **Methods and materials:** the research is of a documentary type with an exploratory-descriptive design that uses secondary sources of information. **Results and conclusions:** the Mayan Train is a project that aims to speed up the transport of goods and the use of archaeological and beach tourist attractions. The Mexican government, based on investment in infrastructure, encourages the multiplier effect of private investments in urban centers throughout the project's area of influence.

Keywords: Mayan Train, Tourism, Infrastructure.

1. INTRODUCCIÓN

México en materia económica prioriza su competitividad internacional y su mercado interno, procura la conectividad con base en infraestructura de transporte que movilicen mercancías y personas en todos los sectores y ramas de la economía. Sabido es que en la circulación de mercancías los advenimientos de nuevos medios de transporte favorecen el surgimiento de actividades y mercados, y en consecuencia favorecen un mayor consumo.

El transporte permite el desplazamiento de personas y bienes de un lugar a otro, de ahí su importancia en la economía y en la construcción del desarrollo (De Rus, Campos, & Nombela, 2003). La utilización de los diferentes tipos de transporte depende de la distancia que existe entre el origen y el destino, la oferta de transporte y el destino final.

En el turismo de acuerdo con Castaño y Valencia (2016) el transporte cumple las funciones de servicio de tránsito y de atracción turística, el primero se refiere como instrumento que asegura el desplazamiento de los turistas de un punto de origen a un destino y la movilidad en ese destino y el segundo a la experiencia del servicio. La mejora del servicio de transporte asegura mejores condiciones para el consumidor-turista.

Durante la revolución industrial de Inglaterra, la emergencia de los avances tecnológicos favoreció condiciones para el desarrollo de nuevas opciones de transporte, la aparición del ferrocarril constituyó una revolución tecnológica, por su gran capacidad para: 1) transportar mercancías, materias primas y personas; y 2) propició la integración nacional y el desarrollo comercial interno.

En el México independiente, la primera línea férrea fue inaugurada en 1873, con una longitud de 679.8 km la ruta iba de la Ciudad de México a Veracruz, vía Orizaba y con un ramal de Apizco a Puebla (Medina, 2013).

La instauración de los ferrocarriles en México se debió principalmente a la política de apertura hacia los capitales extranjeros, aunado a la creación de instituciones, marco legal y apoyos del Estado. Gracias al ferrocarril como esquema de comunicación surgieron concentraciones poblacionales.

Durante el gobierno de Porfirio Díaz se otorgaron 28 concesiones, con ello se logró el aumento de la red ferroviaria a 10 537 km a partir de la inversión del capital privado extranjero

y la determinación de las tarifas por el gobierno; el ferrocarril se convirtió en el principal medio de transporte de mercancías y personas (Cárdenas, 2015). De acuerdo con Kuntz (1996) las líneas ferroviarias contribuyeron al abaratamiento del costo de transporte de las mercancías. La creación de una extensa red ferroviaria benefició a los diversos centros de producción al vincularlos con los núcleos de consumo.

Posterior al conflicto revolucionario, en 1937 el presidente Lázaro Cárdenas decretó la nacionalización del sistema ferroviario con fundamento en la Ley de Expropiación (de 1936), con ello, pasó de manos de los privados al Estado y se estableció la compañía pública: Ferrocarriles Nacionales de México, que en 1938 se entregó a los trabajadores para su administración (López G. , 1997).

La falta de modernización de la infraestructura ferroviaria generó una estructura productiva ineficiente, pese al subsidio gubernamental, lo destinado fue menor a lo necesario, de acuerdo con Andalón y López Calva (2003) los principales problemas de la compañía ferrocarrilera fueron: estructura tarifaria anacrónica, estrategias de operación obsoletas y exceso de la planta laboral, aunados a la inercia organizativa y el poder político del sindicato que impidió la reestructura de la compañía.

En 1995, derivado de un cambio en el enfoque de la política económica en el país se determina la privatización de los ferrocarriles mediante el otorgamiento de concesiones a empresas de capital privado: en 2001 se extingue Ferrocarriles Nacionales de México, en 2006 las empresas Kansas City Southern y Transportadora Ferroviaria Mexicana se fusionan en una sola empresa (López H. , 2007) y en 2011 se fusionan Ferromex y Ferrosur (Cardoso, 2011).

La privatización y el desmantelamiento del sistema ferroviario mediante las concesiones, representó un área de oportunidad para los inversionistas nacionales y extranjeros que posterior a cinco años de aparente competencia entre varias empresas iniciaron un proceso de fusión que consolidó un mercado oligopólico con preponderancia de capital extranjero (López H. , 2007). No obstante, a lo largo del siglo XX el ferrocarril perdió su centralidad y fue sustituido en orden de importancia por otras tecnologías y modos de transportación.

En la región sur sureste de México, el patrón de distribución de las vías ferroviarias dejó fuera las localidades del sureste; el sistema ferroviario de Yucatán extendido por la zona henequenera era solo de carácter interno y con base en el modelo agroexportador (Barceló, 2011). En 1902 financiados por empresarios locales se integraron los Ferrocarriles Unidos de Yucatán con los diversos ferrocarriles existentes en la península, pero permanecieron aislados del resto de las líneas férreas hasta 1958, con el ensanchamiento del ramal Mérida a Campeche y su conexión con el Ferrocarril del Sureste que parte del puerto de Coatzacoalcos a Campeche (Novelo & Franco, 2011).

En Tabasco ante el éxito de exportación del plátano se planteó la construcción del ferrocarril, en 1935 se iniciaron los trabajos y penosamente se terminaron en 1950, cuando el auge del plátano había finalizado, entonces su utilización se redujo al transporte de maíz y maderas preciosas; al desmontar muchas tierras aparecieron al margen pequeños poblados como Teapa y Tenosique, (hoy municipios) dando paso a un movimiento de colonización (Pérez, Vidal, Morales, & Méndez, 2014).

En la actualidad la vocación de la vía férrea es de carga debido a las necesidades de transporte de bienes e insumos y en contraste, Ferromex una empresa integrante del Grupo México, opera trenes turísticos. Desde 1961 ofrece el Ferrocarril Chihuahua-Pacífico (Chepe), brinda la puerta de entrada para turistas nacionales y extranjeros a las Barrancas del Cobre y a

la cultura Rarámuri, cubre una ruta de 653 kilómetros; en 1998 opera el Tequila Express, en alianza con Tequila Herradura, el tren cuenta con ocho carros con capacidad para 420 pasajeros; en 2017 Herradura Express, y en 2018 el Chepe Express que complementa el servicio regional. Para atraer a los turistas, Ferromex rediseñó y modernizó sus coches ferroviarios, así como las estaciones en Chihuahua, Sinaloa y Guadalajara. La empresa promueve el turismo de aventura, ecoturismo, y turismo cultural, sus turistas nacionales provienen en su mayoría de los estados de su región y extranjeros.

En México, la primera línea del ferrocarril estuvo en construcción por más de treinta años, y se concluyó en 1873, hoy el proyecto del Tren Maya se inició en 2018 y se pretende opere en 2023, como mecanismo de tránsito, carga y experiencia turística. El menor tiempo previsto para su construcción se explica por el progreso tecnológico y científico que impacta en el presente a todas las actividades productivas, y que en el caso particular del transporte debe afirmar la calidad del servicio, rapidez, confort y beneficiar la relación entre el transporte y el turismo.

2. RESULTADOS

El diagnóstico del proyecto del Tren Maya y su relación con la economía plantea que los beneficios del turismo están concentrados en pocos destinos, creando condiciones de desigualdad en las regiones, y de acuerdo con el Índice de Ciudades Prósperas de la ONU, la inversión en infraestructura de conectividad es responsable del 40% del crecimiento y desarrollo en la zona.

El proyecto del Tren Maya, considera diferentes tipos de trenes: turísticos (de lujo y austeros), de pasajeros y de carga. El ferrocarril recorrerá 1.460 kilómetros en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. En el estado de Quintana Roo y la parte meridional de Campeche es una nueva construcción, y en los otros estados se instalará en el trazo de la ruta del tren ya existente (Vidal, Rueda, & Ancona, 2020).

En un futuro próximo se visualizan polos de desarrollo en las ciudades donde se abastecerán las necesidades turísticas, tales como: hoteles, restaurantes, centros comerciales, mano de obra, etcétera. Implica además que como proyecto de reordenamiento territorial afectará las formas de vida de la población campesina e indígena en las regiones. Los beneficios se apreciarán desde las primeras etapas del proyecto al convertirse en fuente de empleos para los habitantes locales.

La institución ejecutora del proyecto es el Fondo Nacional del Fomento al Turismo, una entidad paraestatal creada en 1974 como fideicomiso del gobierno de México, que desde su fundación se ha dedicado a impulsar polos turísticos de masa exclusivos y destinados a la clase media-alta. Se creó una Sociedad Anónima de Capital Variable, FONATUR Tren Maya S.A. de C.V. (Gasparello, y otros, 2019).

El proyecto cuenta con el acompañamiento de las agencias de la Organización de las Naciones Unidas ONU-Habitat, y la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS), así como convenios con centros de investigación y de educación nacionales y regionales para incorporar las mejores prácticas (FONATUR, 2019).

2.1 Turismo en la Región

El Sur-Sureste, es una región de la República Mexicana que comprende los estados de Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, presenta una compleja y accidentada

geografía, con un clima cálido predominante y con abundantes recursos naturales, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020) concentró 12 millones 693 mil 672 habitantes, el equivalente al 10.07 % de la población nacional que asciende a 126 millones 14 mil 24 habitantes.

Derivado de las condiciones geográficas, históricamente la dinámica económica regional se ha limitado a las actividades: minera y turística. La actividad minera derivada de la extracción de petróleo en los estados de Tabasco, Chiapas y Campeche representa poco más de las dos terceras partes del PIB de la minería, en tanto que la región aporta por arriba del 50 % del PIB turístico nacional.

Conforme los datos del Sistema Nacional de Información Estadística del Sector Turismo de México-DATATUR, en México para 2018 estos cinco estados recibieron a 26 millones 140 mil 199 turistas, de los cuales 14 millones 551 mil 665 (56 %) provienen de otros países y representan el 35.02 % del total de turistas internacionales que arribaron a México y 11 millones 588 mil 534 (44 %) corresponde a turistas nacionales.

De acuerdo con los datos presentados en la tabla 1, en 2018, destaca el estado de Quintana Roo al concentrar el 64 % del total de turistas nacionales e internacionales que arribaron a la región, seguido de Chiapas con el 16 %; el 20 % restante se distribuye de forma decreciente en 9 % para Yucatán, 6 % para Campeche y 5 % para Tabasco.

Resalta también que Quintana Roo concentró el 91 % del total de turistas internacionales, mientras que Chiapas, Yucatán y Campeche el 8 % restante, es importante destacar que Tabasco no registró visitantes internacionales.

Respecto a la distribución de los turistas nacionales Chiapas ocupa la primera posición en el número de visitantes nacionales con el 33 % de la región, seguido de Quintana Roo con 30 %, Yucatán: 15 %, Tabasco 12 % y Campeche 10 %.

Tabla 1: Llegadas nacionales e internacionales y número de habitaciones disponibles y ocupados en la zona de influencia del Tren Maya (2018)

Entidad	Nacionales	Extranjeros	Total	Cuartos Disponibles	Cuartos Ocupados	% de ocupación
Chiapas	3,780,088	460,342	4,240,429	7,530,774	2,612,603	34.69%
Quintana Roo	3,489,547	13,185,860	16,675,407	35,489,464	27,007,848	76.10%
Yucatán	1,785,528	489,953	2,275,481	3,892,022	2,134,558	54.84%
Campeche	1,171,459	361,338	1,532,797	2,864,510	1,264,821	44.15%
Tabasco	1,361,913	54,172	1,416,085	3,058,519	1,227,406	40.13%
Total/Promedio	11,588,534	14,551,665	26,140,199	52,835,290	34,247,237	50.0%

Fuente: elaboración propia con base las estadísticas en 2018 de Datatur de la Secretaría de Turismo.

La disposición de cuartos disponibles asciende a 52 millones 835 mil 590, para 2018, de los cuales fueron ocupados 34 millones 247 mil 237, el equivalente al 64.8 %. Conforme el número de habitaciones disponibles destaca Quintana Roo con más de 35.4 millones, seguido de Chiapas con 7.5 millones. La media porcentual de ocupación en la región es de 50 %, los estados de Quintana Roo (76.1 %) y Yucatán (54.84 %) se ubican por arriba, en tanto que Campeche (44.15 %), Tabasco (40.13 %) y Chiapas (34.69) por debajo del promedio regional.

De acuerdo con los datos del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) que registran las cifras sobre el número de visitantes nacionales y extranjeros a museos, monumentos históricos y zonas arqueológicas sobresale que en el ranking de las diez zonas arqueológicas con mayor afluencia de 2016 a 2020, seis de ellas se ubican en la región sur-sureste: Chichen Itzá en Yucatán, Palenque en Chiapas y Tulum, Cobá, Uxmal y San Gervasio en Quintana Roo.

Durante el periodo el crecimiento del total de visitantes a esta zonas arqueológicas fue de 136.5 % al transitar de 8 millones 325 mil 014 en 2016 a 19 millones 692 mil 163 turistas en 2020, el promedio de visitantes nacionales a las seis vestigios durante los cinco años fue de 40 % en tanto que el promedio de extranjeros fue de 60 %.

Tabla 2: Turistas visitantes a las Zonas Arqueológicas de la región

Año	Origen de turistas	Chichen Itzá, Yucatán	Tulum, Quintana Roo	Palenque, Chiapas	Cobá, Quintana Roo	Uxmal, Quintana Roo	San Gervasio, Quintana Roo
2016	Nacionales	793,858	1,115,824	814,523	236,643	193,835	163,059
	Extranjeros	2,348,751	1,542,779	168,595	638,632	149,979	158,536
	Total	3,142,609	2,658,603	983,118	875,275	343,814	321,595
2017	Nacionales	1,559,415	1,308,054	1,098,000	271,179	227,556	27,127
	Extranjeros	2,365,648	2,042,047	273,302	790,070	174,269	292,928
	Total	3,925,063	3,350,101	1,371,302	1,061,249	401,825	320,055
2018	Nacionales	1,244,584	1,258,218	862,429	222,391	243,739	32,595
	Extranjeros	2,845,868	2,119,730	237,372	921,672	181,273	286,695
	Total	4,090,452	3,377,948	1,099,801	1,144,063	425,012	319,290
2019	Nacionales	1,172,909	1,323,898	913,584	211,725	294,688	24,092
	Extranjeros	2,403,997	1,818,056	299,604	936,364	180,062	188,767
	Total	3,576,906	3,141,954	1,213,188	1,148,089	474,750	212,859
2020	Nacionales	2,417,493	2,582,116	1,776,013	434,116	538,427	-
	Extranjeros	5,249,865	3,937,786	536,976	1,858,036	361,335	-
	Total	7,667,358	6,519,902	2,312,989	2,292,152	899,762	-

Fuente: elaboración propia con base en: Datatur de la Secretaría de Turismo/ Instituto Nacional de Antropología e Historia

2.2 Proyecto Tren Maya

El Tren Maya es de acuerdo con el gobierno de México un proyecto integral de ordenamiento territorial, infraestructura, crecimiento económico y turismo que pretende impulsar el desarrollo socioeconómico de la región y las comunidades locales, fortalecer a la industria turística, fomentar la inclusión social y la creación de empleo (SECTUR, 2020).

De acuerdo con la versión pública del Análisis Costo Beneficio el diagnóstico sobre la importancia de la construcción del Tren Maya reside en bajas tasas de crecimiento económico de los estados de la región, limitada integración económica, altos niveles de población en

pobreza moderada y extrema, concentración poblacional en zonas urbanas y el reducido mercado laboral (FONATUR, 2020).

Paralelo a ello se destaca la amplia oferta de atractivos turísticos de playa y culturales, los primeros derivados de la extensión de los litorales (Benseny, 2007) y los segundos del asentamiento de culturas prehispánicas (Nava, 2009), que es condicionada por la restringida conectividad y la ausencia de transporte eficiente en la zona, que concentran la llegada de turistas en los destino de Quintana Roo.

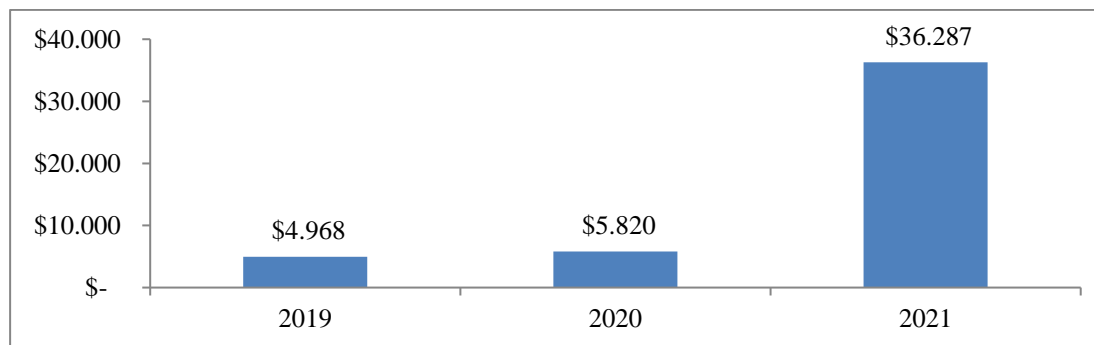
A partir del fortalecimiento de la conectividad y la infraestructura derivadas de la construcción del Tren Maya se pretende modificar cambios en los patrones de consumo de turistas nacionales e internaciones al prologar su estancia en su destino y motivar la visita a otros destinos de la región, lo que provocará un aumento en la demanda de servicios turísticos y demandará mayor mano de obra.

De acuerdo con los Estudios de Preinversión para la construcción de Polos de Desarrollo a lo largo de la Ruta del Tren Maya, disponibles en el portal de Consulta de Programas y Proyectos de Inversión en Cartera de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (2020), la implementación del proyecto creará un circuito regional de líneas férreas de aproximadamente 1,460 km que une cinco estados del sur-sureste: Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, y que contempla tres zonas:

- Zona Selva (496 kilómetros Aprox.): Tramo 1) Palenque, Tenosique, Escárcega. Tramo 2) Escárcega, Calakmul y Bacalar
- Zona Caribe (376 kilómetros Aprox.): Tramo 1) Bacalar, Felipe Carrillo Puerto y Tulum. Tramo 2) Tulum, Playa del Carmen, Puerto Morelos y Cancún.
- Zona Golfo (594 kilómetros Aprox.): Tramo 1) Escárcega, S.F. Campeche, límite Yucatán. Tramo 2) Límite Campeche, Mérida e Izamal y Tramo 3) Izamal, Chichén Itzá, Valladolid, Tulum.

El monto total de inversión del proyecto asciende a 119.9 mil millones de pesos, sin considerar el Impuesto al Valor Agregado (IVA), de los cuales se habrán ejercido para 2021 el 39 %, en la figura 1 se identifica la evolución del monto destinado en cada ejercicio anual a través del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), instancia responsable de la ejecución del proyecto: en 2019 el monto registrado en el presupuesto de egresos de la federación fue de a 4 mil 968 millones pesos; en 2020 de 5 mil 820 millones de pesos y para 2021 de 36 mil 287 millones de pesos; este último presupuesto destaca por ser el de mayores recursos en tanto será en este año cuando se desarrollen las actividades más relevantes del proyecto (SHCP, 2020).

Figura 1: Montos destinados al proyecto de Tren Maya (miles de millones de pesos)



Fuente: elaboración propia con base en los presupuestos anuales de egresos de la Federación.

El Tren Maya es un proyecto de inversión pública que tendrá alto impacto sobre el sur-sureste, al generar condiciones de integración económica regional, la ruta a seguir integrará a través de sus 19 estaciones a los destinos turísticos más importantes de los cinco estados a partir de la inclusión de 190 recursos turísticos, entre playas, zonas arqueológicas, museos, y ciudades Patrimonio Mundial de la Humanidad, para generar mayor derrama económica en beneficio de la población de la región.

CONCLUSIONES

El Tren Maya en la región Sur-Sureste de México, reviste singular importancia como detonador económico al crear infraestructura que permita la conectividad para mejorar la comercialización de productos agroindustriales de la zona, e incrementar la oferta de medios de transporte, y sobre todo para impulsar el turismo nacional e internacional aprovechando las zonas arqueológicas y lugares de playa.

La ejecución y operación del Tren Maya significa un ajuste democrático ante la polarización económica donde el Sur-Sureste quedó rezagado en la historia económica de México. La alta inversión de esta obra, dinamiza la economía del sector privado nacional e internacional, genera empleo en la región y permite la reproducción de la fuerza de trabajo interna al crear condiciones de transporte que le den acceso a zonas de recreación y disfrute de la cultura. Es un gran acierto de la intervención del Estado en la economía, permite el desarrollo y vinculación de las actividades productivas.

REFERENCIAS

- Andalón, M., & López Calva, L. (2003). Aspectos laborales en las privatizaciones: los trabajadores y la privatización de los ferrocarriles mexicanos. *Gestión y Política Pública*, 253-288.
- Barceló, R. (2011). Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. *Mirada Ferroviaria*, 5-16.
- Benseny, G. (2007). El turismo en México. Apreciaciones sobre el turismo en espacio litoral. *Aportes y Transferencias*, 13-34.
- Cárdenas, E. (2015). *El largo curso de la economía mexicana. De 1780 a nuestros días*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Cardoso. (29 de marzo de 2011). *Procede fusión Ferromex-Ferrosur, tras 6 años en tribunales*. Obtenido de La Jornada: <https://www.jornada.com.mx/2011/03/29/economia/036n1eco>

- Castaño, V., & Valencia, A. (2016). El papel del transporte en el desarrollo de la actividad turística: un análisis bibliométrico. *Revista Geográfica Venezolana*, 278-295.
- De Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003). *Economía del Transporte*. España: Antonio Bosch Editor.
- FONATUR. (2019). *Tren Maya. Folleto digital*. México: FONATUR.
- FONATUR. (2020). *Tren Maya. Análisis Costo Beneficio (Versión pública)*. Obtenido de <https://www.animalpolitico.com/wp-content/uploads/2020/01/version-P%C3%BAblica-ACB-Tren-Maya-08012020-VFI-vF-4.pdf>
- Gasparello, G., Nuñez, V., Quintana, J., Acosta, E., Jiménez, D., Machuca, A., & Uc, H. (2019). *¿Sabías que el tren maya...? Proyecto de Investigación*. México.
- INEGI. (2020). *Censo de Población 2020*. Obtenido de https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#Resultados_generales
- Kuntz, S. (1996). Ferrocarriles y mercado: tarifas, precios y tráfico ferroviario en el porfiriato. En S. Kuntz, & P. Riguzzi, *Ferrocarriles y vida económica en México. Del surgimiento tardío al decaimiento precoz* (págs. 99-165). México: El Colegio Mexiquense/Ferrocarriles de México/Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco.
- López, G. (1997). *La administración obrera de los ferrocarriles de México*. México: Ediciones El Caballito/Instituto de Investigaciones Económicas UNAM.
- López, H. (2007). Ferrocarriles mexicanos: del monopolio de Estado al Oligopolio privado y extranjero. En R. Álvarez, *La reforma del Estado en Blanco y negro. Agenda para la reforma del Estado* (págs. 489-502). México: Centro de Producción Editorial.
- Medina, S. (2013). El transporte ferroviario en México. *Comercio Exterior*, 7-13.
- Nava, A. (2009). El turismo en las zonas arqueológicas de México. En J. Fernández, & J. Santiago, *Régimen jurídico del turismo y de la zona marítimo-Terrestre* (págs. 159-173). México: Instituto de Investigaciones Jurídicas/UNAM.
- Novelo, C., & Franco, L. (2011). La estación de Ferrocarriles Nacionales de México en Campeche: un ejemplo de patrimonio industrial. *Mirada Ferroviaria*, 53-60.
- Pérez, B., Vidal, A., Morales, J., & Méndez, L. (2014). Economía y crecimiento poblacional en Tabasco. *Hitos de Ciencias Económico Administrativas*, 9-20.
- SECTUR. (2020). *Programa Institucional 2020-2024 de FONATUR Tren Maya, S.A. de C.V.* Obtenido de Diario Oficial de la Federación: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608690&fecha=24/12/2020
- SHCP. (2020). *Consulta de Programas y Proyectos de Inversión en Cartera*. Obtenido de https://www.secciones.hacienda.gob.mx/work/models/sci/cartera_publica/#/busqueda
- SHCP. (2020). *Paquete Económico y Presupuesto*. Obtenido de https://www.finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/es/Finanzas_Publicas/Paquete_Economico_y_Presupuesto
- Vidal, A., Rueda, D., & Ancona, M. (2020). Análisis del proyecto económico y sustentable: tren maya para la zona del sureste de México. *Journal of Tourism and Heritage Research*, 228-235.