

CARACTERÍSTICAS SOCIOECONÓMICAS DE LA REGIÓN DEL TREN MAYA

Guadalupe Laura Flores Negrete
Instituto Politécnico Nacional/UPIITA
lfnn@yahoo.com
Rocío de Alba Ávila
ESIT-IPN
ralba.8@hotmail.com

More than 7 million Mexicans live in extreme poverty in the states of Campeche, Tabasco, Chiapas, Yucatan and Quintana Roo, region of the Mayan Train Project, a project that can represent the opportunity for these communities. In the first instance they can be provided with employment in construction areas, while the project is being set up, but in the future, once this service is inaugurated, it will be a development opportunity, the Federal, State and Municipal Governments must work for the rescue of communities guaranteeing health, infrastructure and education services. It is necessary to carry out a Social Impact Study of the Mayan Train in order to know their needs and concerns, and to propose Joint Projects between the public administration and private associations in order to share profits with the communities that work for that purpose. In this way, everyone will be involved in one goal: to provide the best service to tourists considering that we are all going to win. **Palabras Clave:** Región Maya, Condiciones sociales, Condiciones Económicas, Tren Maya, Impacto Social

INTRODUCCIÓN

Con el objetivo de aumentar y apoyar el sector económico del país en materia turística y cultural de uno de los mayores conjuntos arqueológicos visitados en el mundo (Cultura Maya) se desarrollará un plan de construcción de un transporte ferroviario turístico, cultural y moderno que atraviese los estados de Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

El presente trabajo constituye un análisis exploratorio de las características del tren maya en relación a las características de los Estados por donde pasará, representan el PIB más bajo de toda la República Mexicana y en consecuencia la existencia de una pobreza extrema a quién apoyar con recursos de empleo y económicos para el desarrollo de los municipios más pobres del país, de ahí la importancia de desarrollar estrategias, cómo resultado de estudios de impacto socio-económico, para incorporar a la población a las comunidades en dicho desarrollo.

CUERPO

La finalidad trascendental del proyecto es, en primera instancia, fomentar el crecimiento turístico y como consecuencia el económico de las regiones anteriormente mencionadas, mediante la cobertura de 1500 Km de recorrido de vía férrea que comprenda los principales centros arqueológicos y puntos turísticos del país, siendo además aprovechado en materia de comunicaciones y transporte, para el traslado de carga entre las regiones.

Considerando que uno de los principales puntos turísticos de las regiones mencionadas es la existencia de zonas de reservas ecológicas, ríos, lagos, así como la flora y la fauna de la región. En afán de disminuir al máximo el impacto que se cause al medio ambiente, el Tren Maya de uso Turístico, Cultural y de Transporte de Carga no solo contará con las instalaciones de más alta tecnología necesaria para brindar al usuario de este la calidad de un transporte moderno, sino también, para salvaguardar los ecosistemas por los que atraviese su ruta.

Respaldando el punto anterior, minimizando los costos de la inversión y de acuerdo a investigaciones realizadas, tan solo en la península de Yucatán (formada por tres entidades federativas: Yucatán,

Campeche y Quintana Roo) la red ferroviaria existente tiene una longitud de 664 Km, de los cuales podrían ser aprovechables mediante la modernización, aquellos que comprenden el tramo Mérida-Valladolid. Por lo cual será necesario tender vía por 836 km, de las cuales se ha comentado irán a lado de la carretera de Tabasco y Chiapas, hacia Chetumal llegando a Mérida pasando por Puerto Juárez, Cancún y Tulum. Ver figura 1.

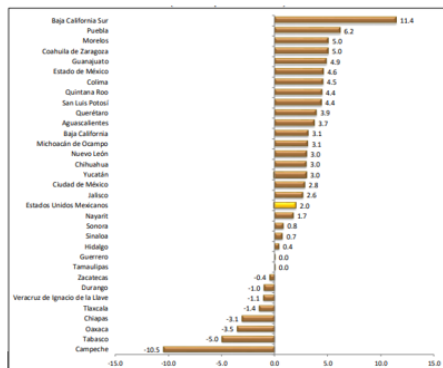
Figura 1. Recorrido del Tren Maya



En cuanto al turismo, quedan a consideración un total de 15 paradas (estaciones originales) a lo largo de la ruta, de entre las cuales destacan: Chichen Itzá (Yucatán), Palenque (Chiapas), Cancún (Quintana Roo), Playa del Carmen (Quintana Roo), Calakmul (Campeche), Villahermosa (Tabasco), entre otras, además de los sitios arqueológicos aledaños, lugares ecoturísticos, naturales e históricos. Calculando de manera inicial 4000 pasajeros diarios.

Las características de los Estados en relación a su actividad económica, es bastante compleja ya que como se podrá observar en la figura 3 del Producto Interno Bruto de cada Estado en 2018, Campeche tiene un decrecimiento de 10.5, Tabasco un decrecimiento de 5.0, Chiapas de 3.1, Yucatán un crecimiento de 3.0 y Quintana Roo un crecimiento de 4.4. Los estadísticos anteriores reflejan que en conjunto los 5 estados tienen un decrecimiento del 11.2 % del PIB Nacional.

Figura 2. Comportamiento del Producto Interno Bruto por Entidad Federativa 2017. (Variación porcentual anual)



Fuente: INEGI(2018.)

Densidad de Población. Respecto a la población de la zona referida, de manera indirecta el Proyecto impactará a los estados objetivo del proyecto representan el 10.06 % (CONAPO, 2017) de los 125 millones de habitantes de la República Mexicana, la densidad de población de la región es de 12,585,975 habitantes, que se detallan en la tabla 1 siguiente, siendo los Estados de Chiapas, Tabasco y Yucatán los más poblados según con la Tabla 1.

Tabla 1. Densidad de Población

CHIAPAS	3.8%	5,382,083 habitantes
CAMPECHE	2.9%	935,047 habitantes
QUINTANA ROO	2.2%	1,664,667 habitantes
TABASCO	1.3%	2,431,339 habitantes
YUCATÁN	2.0%	2,172,839 habitantes
TOTAL	10.06 %	12,585,975
REPUBLICA MEXICANA	100%	125,000,000

Tabla 1. Elaboración Propia. Fuente CONAPO 2017

Respecto a la Pobreza de la Región el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social ha emitido algunos indicadores que podemos observar el nivel de Pobreza, considerada una persona que se encuentra en situación de pobreza es cuando presenta al menos una carencia social y no tiene un ingreso suficiente para satisfacer sus necesidades; y la pobreza extrema es cuando una persona presenta tres o más carencias sociales y no tiene un ingreso suficiente para adquirir una canasta alimentaria. De lo anterior se denota que casi el 57 % de la población total de la región es una

población en situación de pobreza, esto es, casi 7,186,531 personas sufren de una situación de pobreza. Aunado a un rezago educativo del 21 %, carencia de acceso a los servicios de salud, a seguridad social del 68 %, a servicios básicos de vivienda y alimentación del 43 %, así como en los límites del bienestar mínimo y debajo del mismo.

De acuerdo al reportaje en el periódico Sin Embargo (2018). El Tren Maya recorrerá 9 municipios de Campeche donde en promedio, el 51 por ciento de la población sufre de pobreza y el 11 por ciento de pobreza extrema. También transitará por dos municipios de Chiapas (La Libertad y Palenque), cada uno con 70 por ciento de pobreza y 26 por ciento de pobreza extrema.

El recorrido también contempla siete municipios poblados de Quintana Roo –el de Puerto Morelos es la excepción– en que el 40 por ciento sufre de pobreza y el 10 por ciento de pobreza extrema. En Tabasco, los dos municipios contemplados (Balancán y Tenosique) tienen niveles promedio de pobreza y de pobreza extrema de 53 y 11 por ciento, cada uno. Y en el caso de Yucatán y sus 21 municipios, existe un porcentaje promedio de 52 y 12 por ciento. Ver Figura 3.

Figura 3. Pobreza Regional del Tren Maya Fuente: Sin embargo (2018).



Servicios del Tren Maya.

De las características de la población demográficamente hablando y los niveles socioeconómicos y culturales de la población, es importante mencionar que los servicios que se proporcionen se desarrollen con y para la gente necesitada de progreso. Existen muchos inversionistas con alto interés en invertir en la infraestructura, en los hoteles, la industria restaurantera, en los servicios de ocio y distracción para los turistas, servicios de guías en materia antropológica, de turismo de aventura y en contacto con la naturaleza, muchos tendrán las utilidades respectivas. Ellos piensan que los habitantes tendrán los beneficios en función a tener servicio de carga más barato para la dotación de sus productos, así como tendrán un servicio de transporte de pasajeros más económica que la actual. Sin embargo, es necesario escuchar a la comunidad, a través del Estudio de Impacto Social, y considerar aspectos como: la dotación de verdaderas oportunidades de empleo, de educación, de infraestructura urbanizada para sus viviendas, los servicios de salud y seguridad social respectivos, incluyendo la preservación de su cultura y respeto a sus espacios y a sus prácticas religiosas.

Ellos tienen derecho no solo al empleo del área de servicios, sino también en ámbitos de empleos ejecutivos, de guías, de las empresas que se establezcan incluyendo la propia operación y mantenimiento del Tren respectivo, debiendo realizar los convenios con Instituciones Educativas como en Instituto Politécnico Nacional para la capacitación de la población, a fin de ocupar puestos básicos y ejecutivos, así como del establecimientos de contratos en donde se especifique los compromisos para contratar solo a “mexicanos” en toda la región y no pase como en Cancún que es territorio mexicano pero operado con personal extranjero en su mayoría, los mexicanos solo se contratan en puestos de servicio.

En base a lo anterior es necesario un Plan Integral para la Población, a fin de establecer lugares y espacios con imagen muy mexicana, donde se les permita vender artesanías, se puedan establecer

comercio y locales para que pueda la población tener sus propios negocios y los ingresos adecuados para detonar la economía del lugar y de su población, debiendo establecer un Plan de Capacitación para la Población tanto en ámbitos Comerciales, de Servicios Turísticos con conocimiento Arqueológico e Histórico, de Seguridad y de Ingeniería Ferroviaria y Ambiental, a fin de trabajar en una Imagen Integral de la Zona. De esta manera la población realmente se sentirá parte del Proyecto del Tren Maya para obtener los beneficios conjuntos, y así todos cuidaran el proyecto como propio.

El beneficio a corto plazo en la generación de empleo será derivado de la construcción y a mediano y largo plazo, por el desarrollo potencial de lugares comerciales de turismo y descarga de mercancías más baratas, que podrá proporcionar más empleo. Invitando al sector público y privado a emplear mexicanos.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Con el objetivo de aumentar y apoyar el sector económico del país en materia turística y cultural de uno de los mayores conjuntos arqueológicos visitados en el mundo (Cultura Maya) se desarrollará un plan de construcción de un transporte ferroviario turístico, cultural y moderno que atraviese los estados de Tabasco, Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

Las características de los Estados en relación a su actividad económica, es bastante difícil ya que como el Producto Interno Bruto de cada Estado en 2018, Campeche tiene un decrecimiento de 10.5, Tabasco un decrecimiento de 5.0, Chiapas de 3.1, Yucatán un crecimiento de 3.0 y Quintana Roo un crecimiento de 4.4. Los estadísticos anteriores reflejan que en conjunto los 5 estados tienen un decrecimiento del 11.2 % del PIB Nacional. Además el 57 % de la población total de la región es una población en situación de pobreza, esto es, casi \$7186,531 personas sufren de una situación de pobreza. Aunado a un rezago educativo del 21 %, carencia de acceso a los servicios de salud, a seguridad social del 68 %, a servicios básicos de vivienda y alimentación del 43 %, así como en los límites del bienestar mínimo y debajo del mismo.

Por lo anterior urge la reactivación de la Zona para rescatar a más de 7 millones de mexicanos en una condición muy difícil, el Tren Maya es una posibilidad, Proyecto que puede apoyar en el desarrollo regional de la zona. No es fácil, ya que se les brindara empleo en ámbitos de construcción, mientras que se arma el proyecto, pero en el futuro en cuanto este inaugurado el servicio será una oportunidad de desarrollo, por lo cual hay que convencer a la comunidad de sus beneficios, y comprometerse a cumplirle, involucrándolos en el desarrollo de los negocios propios del proyecto para con trabajo respaldarlos económicamente, proporcionando adecuados sistemas de salud, de infraestructura y de Educación de la población, es en este último aspecto el compromiso del Instituto Politécnico Nacional será el proporcionar los estudios de nivel medio superior, superior y por especialidad a los habitantes para la ocupación de un sinnúmero de actividades que podrán desempeñar. Por lo anterior es necesario involucrar a la Iniciativa Privada junto al Gobierno en lograr tan anhelada meta.

Referencias

1. AMLO. (2018). *Proyecto Tren Maya. México.* Recuperado de <https://lopezobrador.org.mx/2018/09/11/proyecto-tren-maya/>
2. Claudia Ramos, Animal Politico (2019). *El Tren Maya: el beneficio social compensa el impacto ambiental, justifica FONATUR entrevista al titular de la dependencia, Rogelio Jiménez Pons.* /libro/revista/5 de febrero de 2019. Consultado el 17 de mayo de 2019 en <https://www.animalpolitico.com/2019/02/tren-maya-proyecto-construccion-comunidades-indigenas/>
3. CONAPO (2017). *Población de los Estados de México.* Recuperado de <https://www.saberespractico.com/demografia/poblacion-de-los-estados-de-mexico/>
4. Diario Oficial.(2013). *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 México.* Recuperado de <http://www.cofemer.gob.mx/documentos/marcojuridico/rev2016/PND%202013-2018.pdf>

5. INEGI (2010). *Población total por entidad federativa y grupo quinquenal de edad según sexo, 1990 a 2010. México. Recuperado el 06/09/18 de http://www.beta.inegi.org.mx/app/tabulados/pxweb/inicio.html?rxid=d518b312-a32e-4d23-a8dd-08a64c187a6c&db=Poblacion&px=poblacion_1 .e*

6. INEGI(2018). *Producto Interno Bruto por Entidad Federativa 2017.comunicado de prensa núm. 644/18.*

7. Judith Amador, Proceso (2018). No. 2219, *“El tren maya y su impacto en las comunidades”*. 27 noviembre, 2018, consultado el 17 de mayo de 2019 en <https://www.proceso.com.mx/561332/el-tren-maya-y-su-impacto-en-las-comunidades>