



El Tren Maya en la estrategia de desarrollo para el Sur-Sureste

Carpeta informativa

Carpeta No. 124

Ricardo Martínez Rojas Rustrían*

Roberto Manuel Candelas Ramírez*

Septiembre, 2019

* Ricardo Martínez Rojas Rustrían.- Director de Estudios Regionales, CESOP

* Roberto Manuel Candelas Ramírez.- Investigador A, Estudios Regionales, CESOP

Información que fortalece el quehacer legislativo

Tren Maya

Presentación

- El presente gobierno ha dejado claro desde antes de su inicio el interés por desarrollar acciones que incidan positivamente en el desarrollo de la región sur – sureste del país, a través de la puesta en marcha del proyecto del tren Maya como eje rector. No se trata únicamente de la construcción de una importante infraestructura en la región, sino que involucra también una serie de contextos complejos que se puntualizarán en el desarrollo de este documento.
- El presente trabajo tiene el objetivo de presentar las necesidades básicas de cada una de las plataformas que inciden en el arranque del proyecto, las cuales se elaboran a manera de estrategias.
- En una segunda parte se presentan las acciones previas al proyecto, que van desde los estudios de impacto ambiental, las expectativas de funcionamiento y su impacto en el mercado local y regional.
- Finalmente, se perfilan los resultados esperados en términos de rentabilidad económica y sus efectos en la sociedad regional.

Estrategias gubernamentales para el desarrollo.

Dimensión política

Estrategia 1. Nuevos paradigmas para entender el Estado, la política y las instituciones.

En este apartado destaca el papel del Estado como rector de las políticas y acciones que detonen el desarrollo de la sociedad mexicana, así como la recuperación y fortalecimiento de la soberanía nacional.

I. Transformación de la realidad nacional y de las relaciones de poder	II. Conducción rectora del desarrollo nacional	III. Refundación del régimen político	IV. Cambios en el marco de las instituciones públicas federales	V. Fortalecimiento de la democracia participativa
<ul style="list-style-type: none"> Actuar en defensa de la soberanía nacional y de la población. Refundación del sistema político que haga valer la división y el equilibrio entre los Poderes de la Unión. Funcionamiento eficaz del sistema legal para el logro de la justicia. Pacificar el país con un nuevo paradigma de seguridad pública. 	<ul style="list-style-type: none"> Medidas redistributivas del ingreso nacional. Encauzar la expansión de las fuerzas de mercado e incentivar la productividad y competitividad del país. Apoyos a la ciencia, el avance tecnológico y la innovación. Justicia laboral y equilibrio entre capital y trabajo. 	<ul style="list-style-type: none"> Canalizar y orientar la efervescencia creativa de la sociedad. Legitimidad del Estado para liderar el cambio social. Nuevas formas de realización de la política. Acuerdos diplomáticos para la cooperación con la comunidad internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Ajustes en la estructura del aparato burocrático y tope salarial a mandos superiores. Eliminar duplicidad de funciones, oficinas, programas y partidas presupuestales sin propósito o resultados. Reasignación de presupuestos dispersos a programas significativos y de alto impacto social y económico. 	<ul style="list-style-type: none"> Crear interacciones con la sociedad para hacer valer los derechos humanos y sociales. Consulta pública como mecanismo de respaldo social en el proceso de toma de decisiones. Revocación de mandato vía consulta pública a representantes de elección popular.

Estrategias gubernamentales para el desarrollo

Dimensión social.

Estrategia 2. Renovación del Pacto Social. En esta estrategia se pone en el centro mejorar las condiciones de vida de las mayorías a través de acciones integrales, en las áreas que se describen a continuación:

I. Superación de la pobreza y la desigualdad	II. Migración	III. Empleo	IV. Salud	V. Educación
<ul style="list-style-type: none"> Nueva visión de Estado y estrategias para la superación de la pobreza. Atención a los centros de población con servicios a la comunidad e infraestructura social en salud, educación, seguridad social y servicios públicos. Actuar para revertir la disolución social mediante la acción comunitaria. 	<ul style="list-style-type: none"> Defensa de los derechos de los connacionales en el exterior. Atacar de raíz las causas profundas que originan la emigración. Construir mecanismos de reactivación económica, bienestar y desarrollo para frenar la migración. Crear cortinas de desarrollo para captar el flujo migratorio en su tránsito a la frontera norte. 	<ul style="list-style-type: none"> Recuperación salarial para el fortalecimiento del mercado interno. Creación de empleos mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura. Acceso al crédito a las pequeñas y medianas empresas. Impulso a modalidades de comercio justo y economía social y solidaria. 	<ul style="list-style-type: none"> Cobertura y calidad en la atención médica y hospitalaria gratuita a toda la población en 2024. Creación del Instituto Nacional de Salud para el Bienestar para dar servicio a la población no afiliada a IMSS o al ISSSTE. Dignificación de los hospitales públicos. 	<ul style="list-style-type: none"> Universidades Benito Juárez García con 100 planteles en las 32 entidades federativas. Construcción de los planteles con 30 carreras universitarias distintas. Garantizar el acceso de todos los jóvenes a la educación. Revertir la reforma educativa.

Estrategias gubernamentales para el desarrollo.

Dimensión macroeconómica

Estrategia 3. Estabilidad macroeconómica y política económica expansiva. El centro de esta estrategia es mejorar las condiciones de vida de las mayorías con acciones integrales contempladas abajo:

I. Panorama internacional	II. Política monetaria	III. Política fiscal	IV. Inserción en el comercio global	V. Federalismo hacendario
<ul style="list-style-type: none"> Examen cotidiano de la situación de la economía de Estados Unidos en términos de crecimiento e inversiones y sus impactos sobre la economía mexicana. Creación del fondo contra cíclico para hacer frente a efectos adversos por choques externos. 	<ul style="list-style-type: none"> Control de la inflación y fijación de los objetivos de largo plazo. Tipo de cambio flexible con menor vulnerabilidad ante la aversión al riesgo. Tasa de interés de referencia anclada a la tasa líder de la Reserva Federal. Diferencial positivo en tasas para hacer atractiva la entrada de capitales al país. 	<ul style="list-style-type: none"> Disciplina fiscal a través de superávit en el balance primario. Incremento de los ingresos públicos por la vía del ahorro y fin a la evasión y condonación fiscal a contribuyentes. Reingeniería del gasto público y expansión del gasto social y de capital. Cero endeudamiento público para financiar el gasto del Estado. 	<ul style="list-style-type: none"> Ratificación y firma del T-MEC. Posicionar a México como destino de flujos internacionales de mercancías, servicios, capitales e inversión directa. Impulso renovado al esfuerzo exportador. Medidas arancelarias ante nuevas olas proteccionistas. 	<ul style="list-style-type: none"> Reforma fiscal al gasto federalizado. Mejores capacidades de los gobiernos para mejorar las haciendas locales. Mayor captación de ingresos propios y mejor aprovechamiento de los disponibles en municipios. Calidad en el ejercicio de los recursos provenientes de las participaciones y aportaciones federales.

Estrategias gubernamentales para el desarrollo.

Dimensión empresarial y del sector de la inversión

Estrategia 4. Activación de los circuitos de la inversión productiva

I. Promoción y atracción de inversiones nacionales y extranjeras	II. Fomento al desarrollo empresarial y del capital humano	III. Integración de los sectores de actividad económica	IV. Fuentes generadoras y de suministro de energía renovable y no renovable	V. Infraestructuras modernas y funcionales
<ul style="list-style-type: none"> • Alentar la apertura de negocios y nuevas inversiones. • Incentivos, estímulos y exenciones para la instalación y apertura de nuevas empresas. • Inserción exitosa en los mercados nacionales y extranjeros. • Disponibilidad de fuentes de financiamiento. • Respeto a la legislación laboral en el marco del T-MEC. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atención a las actividades estratégicas y tradicionales de la economía regional. • Invertir en capital humano. • Propiciar mejores escalas de productividad laboral. • Trabajo remunerador y con acceso a seguridad social. • Formación del capital humano para lograr una mayor especialización y capacitación del trabajo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Formación de cadenas de proveeduría local. • Impulso al progreso técnico en los procesos de la producción. • Automatización y digitalización de procesos industriales. • Inserción exitosa en las cadenas globales de valor agregado. • Agricultura, bosques y pesca sustentables. 	<ul style="list-style-type: none"> • Impulso al corredor energético del sur – sureste como principal eje productor de hidrocarburos y derivados. • Rescate de Pemex y recuperación de la plataforma petrolera. • Modernización de la CFE. • Reconversión a uso del gas natural en la actividad industrial. • Apoyo a la producción y consumo de energías limpias. 	<ul style="list-style-type: none"> • Industria de la construcción y mercado inmobiliario en auge. • Red de comunicaciones para la movilidad humana y del transporte de carga. • Telecomunicaciones para la conectividad y uso de tecnologías de la información. • Instalaciones de salud, educación y vivienda digna. • Infraestructura para la provisión de servicios públicos.

Estrategias gubernamentales para el desarrollo.

Dimensión ambiental y de los recursos naturales

Estrategia 5. Cuidado y conservación de los ecosistemas, gestión y manejo racional y sustentable de los recursos naturales

I. Manejo y gestión del agua	II. Respeto a la biodiversidad	III. Gestión de residuos	IV. Calidad de suelo	V. Contaminación de la Atmósfera y cambio climático
<ul style="list-style-type: none"> • Protección a los ecosistemas hídricos. • Acceso al agua segura para todos. • Explotación sustentable de las fuentes de suministro. • Nuevas infraestructuras hidrológicas para la distribución del agua en los centros de población. • Empleo de las nuevas tecnologías del agua. 	<ul style="list-style-type: none"> • Protección y conservación de los hábitat naturales de especies. • Repoblación de especies de flora y fauna. • Combate al comercio ilegal de especies. • Fomento al trato digno y respetuoso a las especies animales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reducir al mínimo posible la emisión de residuos urbanos. • Infraestructura e instalaciones adecuadas para el confinamiento sustentable de los residuos urbanos. • Recuperación de los materiales valorizables para su reciclaje. • Cultura de la separación de basura y calidad en los servicios de colecta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Protección de la integridad y vocación natural del suelo. • Acciones de regeneración y rehabilitación de suelos productivos. • Conservación de zonas de reserva forestal, selvática y de manglares. • Introducción de cultivos y prácticas pecuarias compatibles con los ecosistemas locales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de las fuentes de emisión de contaminantes. • Monitoreo permanente de la calidad del aire en centros de población. • Fomento a la industria limpia. • Impuestos ecológicos a actividades industriales emisoras de CO₂.

Estrategias gubernamentales para el desarrollo.

Dimensión regional

Estrategia 6. Destacar y valorar las grandes potencialidades de las regiones de México y privilegiar el desarrollo de lo local

La escala de las macro regiones.

I. Potencialidad competitiva. • Territorio • Industria • Agricultura tecnificada	II. Gestión, valoración y control del suelo urbano.	III. Cobertura masiva de las redes de conectividad instalada.	IV. Integración del sistema de ciudades y conexiones económicas interregionales.	V. Sintonía entre el desarrollo económico y el progreso social.
--	--	--	---	--

La escala de las micro regiones. El desarrollo de lo local.

I. Bienestar colectivo a través de un entorno urbano digno y armónico.	II. Seguridad ciudadana y eficacia de los cuerpos policiales.	III. Asociación con los agentes económicos locales.	IV. Planificación para el ordenamiento, usos y aprovechamiento del espacio territorial.	V. Economía estable y exitosa.
VI. Promoción del empleo.	VII. Nueva constelación de infraestructuras sociales.	VIII. Obra pública y espacios de vivienda.	IX. Calidad, continuidad y garantía de satisfacción en los servicios públicos.	X. Cuidado y gestión del agua potable.
XI. Gobierno eficiente.	XII. Gobierno que cueste menos.	XIII. Gobierno electrónico.	XIV. Fomento a la cultura en todas sus expresiones.	V. Rescate del campo a través de una nueva ruralidad.

Estrategias gubernamentales para el desarrollo.

La visión del gobierno de la Cuarta Transformación

Estrategia 7. Cortinas de desarrollo

Construcción de mega proyectos de infraestructura para captar el flujo migratorio de mexicanos y centroamericanos como mano de obra para retenerlos en su tránsito al norte y anclar a quienes huyen de la pobreza.

<p>Tren Maya. PPEF 2020 \$2,500 MM Inversión privada 90%</p>	<p>Corredor Istmo Tehuantepec PPEF 2020 \$3,195 MM</p>	<p>Refinería Dos Bocas, Tabasco. PPEF \$41,000 MM</p>	<p>Franja Libre Frontera Norte.</p>	<p>Sembrando Vida. PPEF 2020 \$25,131 MM</p>
--	--	--	--	--

<p>Costo total estimado entre 120 y 150 mil millones de pesos: 10% públicos y 90% privados.</p> <p>Recorrido de 1,525 kilómetros y 15 estaciones pasando por los estados de Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo y Chiapas.</p>	<p>Corredor Multimodal Interoceánico.</p> <p>Modernizar el tren transístmico que une a los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, las redes carretera y aeroportuaria, crear una zona libre e instalar parques industriales.</p>	<p>El costo estimado será de 8,000 millones de dólares sobre un terreno de 566 hectáreas.</p> <p>Capacidad de 340 mil barriles en proceso de crudo al día para obtener 170 mil barriles de gasolina y 120 mil barriles de diésel.</p>	<p>Reducción del IVA del 16 al 8% y disminución del ISR al 20%.</p> <p>Incremento del salario mínimo de la región al doble.</p> <p>Homologación del precio de los combustibles con los de Estados Unidos.</p>	<p>Incentivar a los sujetos agrarios a establecer sistemas productivos agro – forestales.</p> <p>Recuperar la cobertura forestal de 1 millón de hectáreas.</p> <p>Apoyo a beneficiarios con \$5,000.00 al mes y otros más en especie.</p>
---	---	---	---	---

El Proyecto del Tren Maya.

Densidad actual de tráfico en vía férrea



En este gráfico se muestra que a nivel nacional la región sur – sureste registra baja densidad y carencia en vías férreas. Fuente: Agencia reguladora del transporte ferroviario 2018. En *Anuario estadístico de transporte ferroviario 2018*.

El Proyecto del Tren Maya. Ruta de la vía férrea



El mapa muestra el recorrido total del Tren Maya. Señala el tramo existente, tramo por construir y las secciones en las que se divide.
 Fuente: Fonatur, Tren Maya.

Estrategias gubernamentales para el desarrollo. Programas sociales sectoriales

En las 15 estaciones del tren se visualiza el desarrollo de nuevos asentamientos urbanos, mismos que serán propuestos por ONU Hábitat con la idea de crear nuevos polos de desarrollo. Una de las principales características será que territorialmente cuenten con 70% de áreas verdes y 30% urbanizado.

Los centros de población que ya existen y requieren estar dotados de nueva y mejor infraestructura y servicios urbanos.



Compromisos.

Promover el cambio transformador en las ciudades y los asentamientos humanos, contribuyendo a reducir la desigualdad espacial y la pobreza en las comunidades y actuar por la acción climática y mejora del entorno urbano.

1. Seguir las mejores prácticas en cuanto a ordenamiento regional, territorial y planeación urbana.	2. Explorar las oportunidades y desafíos en el desarrollo de la estrategia integral del Sur – Sureste.	3. Establecer los mecanismos de contención de impactos adversos.	4. Dar recomendaciones para la planeación y diseño de los centros urbanos y áreas de influencia de las estaciones del tren.	5. Potenciar el desarrollo local organizado.	6. Definir una hoja de ruta para la implementación de la estrategia para el desarrollo del Corredor del Tren Maya.
--	---	---	--	---	---

El Proyecto del Tren Maya. Preparativos

Esquema de Financiamiento	Ingeniería del proyecto. Empresas ganadoras de la licitación	Construcción de las vías y los vagones del ferrocarril	Estudios de impacto ambiental
Uso del esquema FIBRA (Fideicomisos para la Inversión en Bienes Raíces)	SENERMEX Con participación en el proyecto del tren Toluca México y Metro de Guadalajara.	Inversión privada. Empresas ganadoras tendrán 90% de participación y derecho de vía por 30 años.	Convenio con IPN y UNAM para estudios de factibilidad ambiental, topográfica y geofísica en el tramo Escárcega – Cancún
FIBRA Cesión de bienes raíces a través de un fideicomiso que emite acciones a través de la BMV.	DANIFERROTOOLS Con experiencia en el sector de la construcción ferroviaria.	Empresas interesadas: DELLOITE, PWC, BOMBARDIER, ALSTROM, ALTSATTEN	El tren va a atravesar zonas selváticas de alto valor ecológico para México y el planeta.
DELOITTE Empresa contratada mediante asignación directa para el diseño financiero del proyecto.	GEOTEST Estudios geotécnicos e ingeniería de tránsito y proyectos geométricos	Estaciones del Tren. No hay licitaciones aún o información sobre empresas concursantes.	El proyecto supone un reto de infraestructura, pues debe ser diseñada para no causar daños ambientales de consideración.
	KEY CAPITAL Especializada en estructura técnica, jurídica y financiera en ferrocarriles suburbanos	Compromiso de que los vagones sean construidos en Ciudad Sahagún, Hidalgo.	En los centros de población a donde se instalarán las estaciones se van a construir pequeñas ciudades a partir de un proyecto de ordenamiento territorial.

El Proyecto del Tren Maya.

Particularidades

Marco institucional	Prototipo de tren	Uso mixto	Aforo y capacidad de carga	Mantenimiento del tren.	Expectativa.
Creación de una nueva empresa filial denominada Fonatur-Tren Maya, S.A. de C.V. que será responsable de coordinar la parte técnica del proyecto.	Tren rápido con capacidad para alcanzar una velocidad de 160 Km/hora en pasajeros y 120 Km/hora en carga.	El Tren Maya trasladará pasajeros en el día y carga por la noche. Se calcula operar con un total de 24 trenes, 8 de carga y 16 de pasajeros.	Se estima en 3 millones de pasajeros anuales. (250,000 por mes). Se calcula que el tren moverá el 0.6% del volumen total de carga a nivel nacional. METRO CDMX 4.5 MMP/Día 226.5 Km	Las empresas ganadoras de las obras asumirán la responsabilidad del mantenimiento y riesgo a largo plazo del tren. Se tiene previsto que el centro de servicio del Tren esté instalado en Escárcega, Campeche.	Los encargados del proyecto esperan encontrar en el traslado de mercancías y de energéticos los fondos necesarios para recuperar la inversión. Generar unos 20,000 empleos directos e indirectos durante la construcción del proyecto.

El Proyecto del Tren Maya.

Particularidades

Etapas y periodo de construcción del proyecto

Primera etapa	Segunda etapa	Tercera etapa	Periodo de construcción
Tramo Palenque-Izamal. Ya cuenta con infraestructura ferroviaria instalada y en funcionamiento.	Tramo Izamal-Cancún.	Tramo Cancún-Escárcega. Nota. Aún se evalúa si una vez que el tren llegue a Tulum pueda ir hacia el norte a Cancún.	1,525 kilómetros de vía se van a construir en 4 años, para iniciar operación en el quinto año.

El Proyecto del Tren Maya. Particularidades

Estudios de pre-inversión

Liberación de derechos de vía	Legal	Factibilidad ambiental	Mercado	Demanda	Integración del proyecto ejecutivo
Financiero.	Análisis costo – beneficio.	Plan Maestro.	Manifestación de impacto ambiental.	Salvamento arqueológico.	Proyectos de ingeniería y arquitectónico.

El Proyecto del Tren Maya. Particularidades

Mercado potencial esperado

Alimentos orgánicos	Combustibles	Insumos	Minerales y materiales de construcción	Valor del mercado potencial estimado
Destinados a la zona turística de la Riviera Maya o de la zona de Mérida.	Distribución en la Península de Yucatán que por ahora llegan por buque y se reparten por pipas hacia aeropuertos o termoeléctricas.	Que llegan procedentes de las entidades del centro del país. Se incluyen bienes intermedios de industrias básicas.	Para el levantamiento de las nuevas infraestructuras e instalaciones turísticas prospectadas.	14,200 millones de pesos anuales movilizados por el Tren Maya.

El Proyecto del Tren Maya. Particularidades

Creación del Corredor Cultural

1	2	3	4	5
Estudio de prospección previa con el fin de encontrar vestigios arqueológicos para su preservación.	Custodia del patrimonio ferrocarrilero monumental que data del siglo XIX.	Preservación de las prácticas culturales de la región maya para su valorización y difusión.	Cuidado del legado artístico y de usos y costumbres de los pueblos originarios.	Modernización, restauración y rehabilitación de las zonas arqueológicas existentes en la ruta y el área de influencia del Tren Maya.

Fuente: Convenio Fonatur-INAH-Secretaría de Cultura.

El Proyecto del Tren Maya.

Rentabilidad económica y social del proyecto

Conceptos / Acciones	1	2	3	4
Producción y empleo	Favorecer la integración y diversificación sectorial.	Impulsar la competitividad de la zona.	Creación de empleos directos e indirectos.	Mejor acceso a mercados nacionales y mundiales.
Turismo	Oportunidades logísticas en el sector transporte.	Aumentar la eficiencia del transporte de pasajeros.	Expansión del flujo turístico y facilidad de visitantes a zonas arqueológicas.	Nuevas infraestructuras y servicios turísticos a lo largo de la ruta del tren.
Centros de población	Crear nuevos espacios para el desarrollo urbano.	Potenciar la infraestructura social.	Imprimir dinamismo al sector inmobiliario.	Contribuir al ordenamiento territorial de la población.
Comunicaciones y transportes	Interconexiones con aeropuertos nacionales.	Disminuir el flujo de camiones de carga en la red carretera.	Detonar la formación a futuro de un corredor multimodal.	Conectividad ferroviaria con las regiones Centro, Norte y Pacífico.
Cultura	Conservar y promover el legado arqueológico de la zona.	Proyectar los valores universales de la cultura maya en el mundo.	Garantizar la inclusión social de los pueblos originarios y respeto a usos y costumbres.	Hacer partícipe a la población de los beneficios del proyecto.
Patrimonio natural	Preservar el capital natural de la zona.	Impulsar proyectos verdes.	Gestión racional y planificada de los recursos hídricos.	Proteger los hábitat de especies endémicas y no endémicas de flora y fauna y de la reserva de la biósfera.

El Proyecto del Tren Maya.

División política

Concepto	Península de Yucatán			Total
	Campeche	Yucatán	Quintana Roo	
Territorio km ² (Inegi)	57,924	39,612	42,360	139,896
Población total 2015 (Inegi)	899,931	2,097,175	1,501,562	4,498,668
Población Económicamente Activa 2018	413,643	1,056,553	818,839	2,289,035

Península de Yucatán

Península de prodigios

A continuación se muestra la evolución de las principales actividades económicas de la región que será influida por el proyecto del Tren Maya:

ESTADO	ECONOMÍA SOPORTE DEL ESTADO		
	PRODUCTO	ÉPOCA	SUSTITUCIÓN POR:
Campeche	Palo de tinte	1600-1890	Tinturas sintéticas
Campeche	Chicle/Chico zapote	1880-1960	Chicle sintético
Campeche	Camarón	1945-1979	Cambio del medio ambiente
Campeche	Petróleo/gas	1976-	Agotamiento
Yucatán	Henequén	1850-1950	Fibras sintéticas
Quintana Roo	Turismo	1976-	

Fuente: Fuente: Coneval 2016.

Estrategias gubernamentales para el desarrollo de lo local

Indicadores estratégicos de los centros de población que contarán con estaciones del tren

Cifras de 2016

Ubicación municipal de las estaciones Tren Maya	Estado	Población	% en Pobreza	% en Pobreza extrema	% en Pobreza moderada	% Vulnerable X carencia social	% Vulnerable X ingreso	% No pobres
Campeche	Campeche	283,248	31.2	2.8	28.5	28.2	8.4	32.2
Calakmul	Campeche	22,738	74.3	23.5	50.8	23.9	0.4	1.4
Escárcega	Campeche	61,888	59.1	11.3	47.8	32.1	2.2	6.6
Palenque	Chiapas	126,000	77.0	33.5	43.5	16.6	1.7	4.7
Bacalar	Quintana Roo	30,165	78.2	35.3	42.9	12.9	2.5	6.4
Cancún, Benito Juárez	Quintana Roo	794,164	27.7	2.6	25.1	35.8	7.1	29.4
Playa del Carmen*	Quintana Roo	224,084	19.6	1.8	17.7	49.8	3.1	27.6
Puerto Morelos**	Quintana Roo	23,166	35.4	3.4	32.0	49.7	3.4	11.5
Felipe C. Puerto	Quintana Roo	80,210	71.8	24.7	47.1	19.1	2.8	6.2
Tulum	Quintana Roo	38,388	32.2	5.3	26.9	58.2	1.0	8.6
Izamal	Yucatán	26,652	48.9	6.9	41.9	32.6	6.9	11.6
Chichén Itzá, Tinum	Yucatán	10,210	65.5	15.1	50.4	30.2	1.3	2.9
Mérida	Yucatán	936,261	22.9	1.8	21.1	31.1	8.9	37.0
Valladolid	Yucatán	77,940	54.4	12.1	42.3	30.4	3.7	11.5
Tenosique	Tabasco	51,178	55.4	12.2	43.2	33.0	3.0	8.6

* Playa del Carmen pertenece al municipio de Solidaridad.

** Se toman como referencia los datos del municipio de Isla Mujeres dado que Puerto Morelos se convirtió recientemente en municipio.

Fuente: Coneval 2016.

A la luz de las cifras, los proyectos sectoriales asociados al Tren Maya han de centrarse en resolver las carencias sociales y la pobreza extrema.

El Proyecto del Tren Maya.

Corredor turístico en el área de influencia directa.

Actividad hotelera y llegada de visitantes.
Cifras en número de personas. Año 2017

Entidad federativa	Destino turístico	Cuartos disponibles	Llegada de turistas	Turistas noche
Chiapas	Palenque	800,552	515,006	549,151
Quintana Roo	Riviera Maya	15,169,897	4,578,911	26,914,138
	Cancún	12,225,924	8,315,004	24,730,413
	Playa del Carmen	3,352,552	1,103,917	5,339,869
	Playacar*	2,287,438	677,694	4,217,349
	Isla Mujeres	541,184	527,333	676,872
	Chetumal	46,872	46,006	62,264
	Cozumel	1,688,212	743,057	2,094,051
	Yucatán	Mérida	2,443,619	1,418,860
Izamal		57,947	18,802	22,343
Valladolid		255,606	134,323	159,842
Chichén Itzá		107,238	51,541	48,867
Uxmal		70,904	31,801	33,543
Campeche	Campeche	445,592	254,128	358,131

* Playacar es un exclusivo complejo turístico ubicado en la zona hotelera de Playa del Carmen.

Número de visitantes a las principales zonas
arqueológicas en el año 2017

Calakmul, Campeche 39,696	Palenque, Chiapas 920,470
Edzna, Campeche 53,886	Bonampak, Chiapas 57,502
Comalcalco, Tabasco 42,239	La Venta, Tabasco 15,480
Tulum, Quintana Roo 2,207,446	Cobá, Quintana Roo 702,749
San Gervasio, Quintana Roo 205,323	Chichén Itzá, Yucatán 2,677,858
Ekbalam, Yucatán 180,267	Izamal, Yucatán 20,548
Kabah, Yucatán 46,970	Uxmal, Yucatán 266,610

Fuente: Secretaría de Turismo.

El Proyecto del Tren Maya.

Consideraciones finales

1.	Las estrategias gubernamentales impulsadas en la era de la Cuarta Transformación priorizan dar aliento a la inversión en infraestructura y proyectos productivos propiciando el concurso de la inversión pública y privada como mecanismo fundamental para generar bienestar colectivo.
2.	Las inversiones en nuevas constelaciones de infraestructura, como es el caso del Tren Maya, tienen efectos de aceleración sobre las relaciones sectoriales insumo producto, ya que potencian las cadenas de demanda de bienes y servicios y destacan por potenciar la formación de cadenas de valor agregado.
3.	La región Sur-Sureste del país debe focalizar sus esfuerzos en fomentar la inversión de empresas que impulsen la formación de cadenas de suministro de capital humano especializado y calificado, que favorezca el incremento de la producción y de la productividad. Todo ello respaldado en el trabajo remunerado digno, estable y con acceso a la seguridad social.
4.	El Tren Maya es de inicio un proyecto con rentabilidad social. La construcción debe estar sujeta a un estricto apego a la legislación ambiental. Es de esperar que el Proyecto Ejecutivo cumpla con el requisito de minimizar el impacto ambiental, pues el trazo de su ruta atravesará una de las regiones con mayor valor ecológico.
5.	El Tren Maya es en esencia un proyecto integrador de desarrollo económico inducido. Desde su diseño apunta a articular las actividades productivas, a generar oportunidades para el acceso de la población a equipamientos y servicios urbanos y a avanzar en una distribución geográfica de la población acorde con las potencialidades y vocaciones naturales del territorio.
6.	Cancún, Mérida y Campeche serán los centros poblacionales principales del aforo de pasajeros y carga del Tren Maya, aunque en el largo plazo el éxito dependerá de los programas sectoriales que acompañarán el proyecto y que estarán bajo el auspicio de ONU-Hábitat. El desafío consiste en crear nuevos polos de desarrollo en los lugares donde habrán de instalarse las estaciones de ferrocarril.