ISSN-e: 2602-8166

UNESUM-CIENCIAS

Revista Científica Multidisciplinaria

Universidad Estatal del Sur de Manabí

Revista "UNESUM-Ciencias" Vol. 10 Núm. 3 (2026): Septiembre-Diciembre



Revista UNESUM-Ciencias
Volumen 10, Número 3, 2026
Universidad Estatal del Sur de Manabí
ISSN-e: 2602-8166

ARTÍCULO ORIGINAL

Otra perspectiva del Tren Maya en Tabasco: reconfiguración de las Localidades Boca del Cerro y Villa El Triunfo

Another perspective on the Maya Train in Tabasco: redevelopment of the towns of Boca del Cerro and Villa El Triunfo

https://doi.org/10.47230/unesum-ciencias.v10.n3.2026.80-89

Recibido: 10-05-2026 **Aceptado:** 10-08-2026 **Publicado:** 01-10-2026

Carlos Antonio Rosas Candelas[1*]
https://orcid.org/0000-0003-4216-1681

Pamela Guadalupe Alegría Mezquita[2]
https://orcid.org/0000-0002-5188-9722

Eduardo Andrés Sandoval Forero[3]
https://orcid.org/0000-0003-1659-7588

María José Macossay Pujol[4]
https://orcid.org/0000-0002-6429-2693

Rafael Fernando Sánchez Barreto[5]
https://orcid.org/0000-0001-7525-9306

1. Profesor Investigador del Instituto de Ciencias Económico Administrativas (ICEA); Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo; Pachuca, México.
2. Profesora de Tiempo Completo de la Universidad Tecnológica del Usumacinta; Emiliano Zapata, México.
3. Profesor Investigador del Centro de Investigación Aplicada al Desarrollo Social (CIADES); Universidad Autónoma del Estado de México; Estado de México, México.
4. Coordinadora Académica de la Universidad Tecnológica del Usumacinta; Emiliano Zapata, México.
5. Profesor Investigador del Centro de Estudios e Investigación en Desarrollo Sustentable (CEDeS); Universidad Autónoma del Estado de México; Estado de México, México.

Volumen: 10
Número: 3
Año: 2026
Paginación: 80-89
URL: https://revistas.unesum.edu.ec/index.php/unesumciencias/article/view/1053
***Correspondencia autor:** carlos_rosas@uaeh.edu.mx

RESUMEN

El artículo analiza críticamente los impactos sociales, económicos y ambientales derivados de la construcción del Tren Maya, proyecto emblemático en el sureste mexicano, dicho estudio se realizó mediante un enfoque cualitativo, en el cual se aplicaron entrevistas semiestructuradas y observaciones directas en campo durante abril y mayo de 2024, centradas en las comunidades ubicadas en el Tramo 1.

Los resultados revelan una contradicción de efectos ya que, por un lado, se identifican beneficios económicos como empleos temporales, aumento del turismo y dinamismo comercial pero también se documentan impactos negativos: reubicación forzada, deterioro de infraestructura, fragmentación social y pérdida de biodiversidad por tala y desplazamiento de fauna. Esta tensión evidencia la ausencia de mecanismos de planeación participativa y gestión territorial inclusiva.

El estudio concluye que el Tren Maya no es solo una obra técnica o turística, sino un fenómeno social que transforma profundamente las relaciones entre territorio, comunidad y políticas de desarrollo en el cual se subraya la necesidad de implementar estrategias de mitigación ambiental, compensación social justa y fortalecimiento institucional para garantizar la sostenibilidad local.

Finalmente, se propone una agenda de investigación centrada en economía sustentable, movilidad, bienestar social, infraestructura comunitaria y salud pública, como base para un turismo equilibrado en la región.

Palabras clave: Tren Maya, Impacto socioambiental, Reconfiguración territorial, Desarrollo sustentable, Planeación participativa.

ABSTRACT

The article critically examines the social, economic, and environmental impacts of the Tren Maya, a major infrastructure project in southeastern Mexico. Using a qualitative approach, semi-structured interviews and field observations were conducted in April and May 2024, focusing on communities located along Section 1.

Findings reveal a duality of effects on the economic side, temporary job creation, increased local tourism, and commercial activity are noted. However, these gains contrast with forced relocations, infrastructure deterioration, social fragmentation, and loss of natural resources due to deforestation and wildlife displacement. This tension highlights the lack of effective participatory planning and inclusive territorial management.

The analysis suggests that the Tren Maya transcends its technical or touristic nature, emerging as a complex social phenomenon that reshapes relationships between territory, community, and development policies. The urgency of implementing environmental mitigation, equitable social compensation, and institutional strengthening is emphasized to ensure community sustainability.

Finally, the article proposes a research agenda focused on sustainable economy, mobility, social well-being, community infrastructure, and public health, aiming to contribute theoretical and methodological insights for balanced tourism development in southeastern Mexico.

Keywords: Maya Train, Socio environmental impact, Territorial reconfiguration, Sustainable development and Participatory planning.

Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0)

Introducción

El Tren Maya es el principal megaproyecto del gobierno del presidente Andrés Manuel López Obrador ((2018- 2024), presentado políticamente como una iniciativa para mejorar la calidad de vida de las personas, proteger el ambiente y detonar el desarrollo sustentable. Dicho proyecto busco generar nuevas oportunidades de comercio, turismo y sectores económicos en la región sureste del país, esperando que se beneficie a la población, así como a empresas locales (UNAM, 2022). Sin embargo, estas expectativas se sustentan principalmente en los flujos turísticos proyectados, cuya materialización y sostenibilidad aún continúan siendo motivo de debate y cuestionamientos por parte de los especialistas en el área.

Desde su presentación el proyecto ha sido tema de múltiples controversias que enfrentó la administración en mención pues desde que fue propuesto recibió un sinnúmero de críticas por no contar con los estudios de impacto ambiental mínimos y que, según los profesionales del área, la ruta del tren contemplo su recorrido a través de 20 áreas naturales protegidas, así como en el segundo bosque tropical más grande de América Latina, la Selva Maya (Miller, 2023), trayendo consigo una gran cantidad de afectaciones en cuestión medioambiental, incluso ha sido nombrado por diversos especialistas como el ecocidio más grande de la historia, pues para su construcción ha derribado hasta el momento al menos 10 millones de árboles (FORBES, 2023).

Otra situación que causó indignación fue la simulación de la que fue sujeta la población afectada de manera directa pues incluso el Ejercito Zapatista de Liberación Nacional (EZLN), que se encuentra presente en dicha región argumentó que el gobierno diseño un proceso de opinión entre los pueblos que ignoro y ofendió a las comunidades con el vulgar engaño a lo que se le denomino “Consulta’, cuyo objetivo no fue otro que imponer por la fuerza el mal llamado Tren Maya (Animal Político, 2019).

El tren maya fue el proyecto más ambicioso de la administración del presidente mexicano Andrés Manuel López Obrador (2018-2024), dicha infraestructura se encontró a cargo del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), que es una institución especializada en desarrollo e inversión de infraestructura turística, esta dependencia pública dio a conocer que el recorrido contempla 1554 km. y corre por los Estados de Chiapas, Campeche, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo, este recorrido en una región biodiversa, cuenta con 16 estaciones que se encuentran cercanas a los principales puntos de interés turístico de cada localidad y de distintos aeropuertos que forman parte de la región (González, 2023).

Para su construcción, el Tren Maya fue dividido en siete tramos:

- Tramo 1 Chiapas a Campeche: Palenque - Escárcega
- Tramo 2 Campeche: Escárcega - Calkiní
- Tramo 3 Campeche a Yucatán: Calkiní - Izamal
- Tramo 4 Yucatán a Quintana Roo: Izamal - Cancún
- Tramo 5 Norte Quintana Roo: Cancún - Playa del Carmen
- Tramo 5 Sur Quintana Roo: Playa del Carmen - Tulum
- Tramo 6 Quintana Roo: Tulum - Chetumal
- Tramo 7 Quintana Roo a Campeche: Chetumal – Escárcega

En cada uno de los tramos se presentaron diversos obstáculos tanto técnicos como sociales y ambientales pues los impactos percibidos por las comunidades no solo implicaron o denunciaron cuestiones ecológicos sino también la fragmentación de los lazos solidarios comunitarios que habían sido el resultado de la cohesión social de diferentes generaciones de cada población.

La información de cada tramo es extensa, compleja y variada por lo que, para efectos del estudio y análisis, únicamente se hablará de algunas comunidades que forman parte del tramo 1 del tren, pues dichas localidades no fueron contempladas inicialmente en el recorrido original el cual ha ido transformándose no solo por los amparos promovidos por activistas sino también por la implicación de los riesgos de construcción en áreas que no son adecuadas para el tránsito de tales dimensiones.

El presente articulo muestra un acercamiento cualitativo y territorial directo con las comunidades de Boca del Cerro y Villa El Triunfo, localidades del Estado de Tabasco que fueron consideradas dentro del recorrido del Tren Maya en el Tramo 1, en éste se reflejan los puntos de vista y opiniones de la población del lugar que dan cuenta de viva voz sobre las modificaciones y transformaciones que se han generado por la construcción de la vía férrea, dichas alteraciones se ven reflejadas en aspectos sociales, económicos y ambientales que se exponen en los siguientes apartados.

Caracterización del lugar

El municipio de Tenosique presenta colindancias al norte con el municipio de Balancán, al sur con el estado de Chiapas y la República de Guatemala y al oeste con los municipios de Emiliano Zapata, Tabasco y Chilón, en el estado de Chiapas (Ayuntamiento de Tabasco, 2019). Esta posición geográfica estratégica lo convierte en un punto de conexión transfronterizo relevante por los flujos comerciales que se desarrollan allí.

Esta localidad, contempla una parada del tren maya, además de que se han construido amplias extensiones de vías férreas que atraviesan la localidad, dichas vías pasan por la parte superior del Río Usumacinta, específicamente en el puente “Boca del Cerro”.

La población de esta localidad se dedica principalmente al sector servicios, pues funge como un centro de abastecimiento de productos para las localidades que le rodean, cuenta con una amplia variedad de establecimientos bancarios, negocios de alimentos y bebidas, entre otros comercios de interés. Esta dinámica económica tiene la posibilidad de posicionarlo como un nodo logístico local con potencial para el desarrollo turístico sustentable ya que cuenta con los comercios necesarios para hacer frente a las necesidades de los posibles turistas que visiten el lugar.

Por otro lado, el municipio de Balancán, éste se localiza en la región conocida como Usumacinta en el estado de Tabasco; colinda en la parte norte con el estado de Campeche, en la zona sur con los municipios de Tenosique y Emiliano Zapata, en la parte este con la República de Guatemala y al oeste colinda con el municipio de Emiliano Zapata y con el estado de Campeche (Ayuntamiento de Tabasco, 2020). Esta población de igual manera se encuentra afectada en una comunidad en específico, llamada “Villa El Triunfo”, en la cual se visualizan principalmente problemáticas de índole social pues diversas familias fueron reubicadas al ser considerada esa localidad como parte de la construcción de las vías férreas.

Es importante reconocer que sin importar el tipo de proyectos que se generen, implican una modificación y uso directo de los recursos naturales del lugar, es en este sentido que debe convertirse en algo prioritario el diseñar e integrar estrategias de mitigación ambiental y de gestión social que reduzcan los impactos negativos generados y así promover una relación respetuosa entre la infraestructura, la comunidad y la naturaleza.

Metodología

Con el propósito de dar voz a las comunidades y comprender sus percepciones respecto a la construcción del tren maya, se adoptó una metodología cualitativa, dicho proceso de acercamiento en sitio es característico de las Ciencias Sociales y permite explorar, comprender e interpretar los fenómenos o problemáticas a través de la reco-

lección de información no numérica (Rebollo y Ábalos, 2022). Este enfoque prioriza las opiniones de las personas, se da cabida a la expresión de emociones, sentimientos, cosmovisiones y creencias respecto a un elemento del entorno en común.

El estudio se divide en dos fases principales, la primera de ellas consiste en el análisis de gabinete, pues se hizo un bosquejo en diferentes bases de datos que mostraran no solo información desde un corte académico-científico sino también que evidenciaran las denuncias o narrativas de la sociedad respecto al proyecto federal.

Con base en lo anterior se detectó que se presentan numerosas críticas respecto al Tren Maya, pues no se considera la integración de las comunidades locales como elementos básicos para su diseño y manejo lo cual se vio reflejado en las manifestaciones y protestas de la sociedad civil mostrando su descontento hacia el proyecto, con dicha información se estructuro una serie de instrumentos que dieran cabida a entrevistas y diálogos entre los académicos de la Institución Superior del área y especializados en el ámbito turísticos-gastronómicos y la población de las comunidades afectadas.

A partir del diseño de los instrumentos, se procedió a la segunda fase que fue un trabajo de campo en el que se llevaron a cabo recorridos en las localidades en mención durante los meses de abril y mayo del 2024 y por medio de entrevistas semiestructuradas (las cuales fueron grabadas con consentimiento informado de los participantes) y observación directa en el lugar, se logró la recolección de la información.

Para la selección de los sujetos sociales que apoyaron en el estudio, se decidió el acercamiento con trabajadores del proyecto, comerciantes de la localidad y población local pues se consideran como puntos clave para evaluar un antes, durante y después de la incorporación de la infraestructura en el lugar, dichas personas accedieron de forma voluntaria y sin ningún tipo de compensación económica a participar como sujetos de estudio para la investigación realizada.

Los entrevistados compartieron experiencias personales sobre cómo la construcción del Tren Maya afecta sus vidas diarias, los beneficios económicos, los desafíos logísticos, y las dificultades iniciales para conciliar el sueño debido al ruido de la maquinaria los cuales se muestran en el apartado siguiente.

Resultados

Posterior a las entrevistas y a la observación directa, se detectaron consecuencias positivas y negativos en las comunidades elegidas, dicha información se clasificó en impactos económicos, ambientales y sociales:

Impactos económicos

Los impactos económicos se entienden como aquellos efectos que un proyecto, política o evento tiene sobre la economía de una región o comunidad, éstos pueden traer resultados benéficos o desventajas para el lugar en que se aplican dichas estrategias, se pueden medir a partir de los empleos generados, emprendimientos de negocios, mejora en la calidad de vida, ingresos de la población, entre otros aspectos relevantes.

Para el caso de las localidades analizadas, se identificó que dentro de los aspectos que han tenido efectos positivos son:

- Incremento del turismo pues las personas perciben que la llegada de turistas beneficia a los negocios locales y cooperativas de paseos en lancha los cuales son promovidos, gestionados y son propiedad de la misma comunidad. Este incremento en el turismo ha permitido el desarrollo de nuevos proyectos que amplían la oferta turística y fomentan el manejo sustentable del Área de Protección de Flora y Fauna Cañón del Usumacinta. La percepción general entre los residentes es positiva, ya que el turismo ha generado nuevas oportunidades económicas y ha impulsado el crecimiento de la región.

- Generación de empleos: De manera directa e indirecta ha proporcionado ciertos avances a través de oportunidades laborales que se evidencian en la obra con roles como de construcción, seguridad y limpieza, que si bien no son de niveles de mandos medios o de alta dirección, si han integrado a personal de la comunidad que se encontraba desempleada hasta antes de la construcción, de igual manera en servicios relacionados tales como la venta de alimentos y bebidas por parte de un grupo de mujeres-amas de casa que tomaron la iniciativa de elaborar dichos productos y ofertarlos al personal de la obra en construcción.

Aunque también se observan efectos contrarios:

- Interrupciones en la movilidad: Durante la construcción de la infraestructura, la circulación en las carreteras es obstaculizado por materiales que son necesarios para las vías férreas, lo cual imposibilita el tránsito de los residentes hacia sus centros de trabajo e incluso marcan retrasos en la entrega de mercancías y productos de la canasta básica en la localidad.
- Deterioro de carreteras: Las cuales han evidenciado un detrimento significativo debido al tráfico pesado relacionado con la construcción, incrementando el tiempo de viaje y los costos de transporte.

Impactos sociales

Durante los recorridos en el sitio, se observaron:

- Mejoras en la calidad de vida; algunos residentes han sido reubicados con alternativas habitacionales los cuales según algunos testimonios dichas viviendas se encuentran en mejores condiciones que en las que vivían previó a la construcción considerando además que cuentan con los servicios básicos tales como alumbrado público, drenaje, vías de comunicación.
- Beneficios comunitarios entre los cuales se aprecian nuevas banquetas, paradas de transporte público, acceso peatonal para las comunidades que se encuentran del otro lado de la vía y que de dicha forma no quedaran incomunicadas, así como el acceso para la fauna que aún permanece en la parte de la estación de Boca del cerro.
- Servicios educativos operativos: Las instituciones educativas, como la escuela primaria Gral. Álvaro Obregón, continúan operando normalmente a pesar de la construcción.

De igual manera es posible identificar modificaciones que han generado molestias, dificultades y cambios en los hábitos de vida entre los cuales se perciben:

- Reubicaciones forzadas: Algunos residentes han sido reubicados debido a la construcción, lo cual ha generado tensiones y desacuerdos sobre la compensación adecuada. En Boca del Cerro, por ejemplo, algunas familias fueron reubicadas, pero los terrenos finalmente no fueron utilizados para las obras dicha situación ha causado frustración y descontento entre los afectados, evidenciando la necesidad de una correcta planificación entre los proyectos de esta magnitud.
- Impacto en viviendas: La construcción ha causado fisuras en algunas viviendas debido a las vibraciones y el uso de maquinaria pesada lo cual es percibido en los pisos, paredes y fachadas de las casas, las autoridades locales, estatales y federales no se han acercado para evaluar daños por lo que no existe algún tipo de compensación planificada por parte de las dependencias gubernamentales encargadas.
- Afectaciones a la infraestructura comunitaria: La comunidad ha tenido que lidiar con problemas como la falta de compensación por daños en viviendas y otros inconvenientes relacionados con

la obra pues FONATUR tuvo algunos acercamientos al inicio de la construcción que no lograron concretarse pues el pago por metro cuadrado según el avalúo del personal de la dependencia, no llegaba ni al salario mínimo vigente en el Estado al momento de la negociación, pero al paso del tiempo, dicha relación se fragmento y no volvieron a presentarse en el lugar para tratar de mediar la situación entre la población local y los trabajadores de la construcción.

Impactos medioambientales

Las afectaciones en el ámbito natural es una de las que ha presentado menor percepción entre los habitantes, no obstante, si se han visto afectaciones negativas como, por ejemplo:

- Tala de árboles: Aunque parte de la infraestructura férrea ya existía en algunas partes del tramo que se analiza, se presentó una considerable cantidad de tala de árboles frutales e incluso algunos pozos de agua han sido tapados con maquinaria pues dichos espacios fueron ocupados para la construcción de las vías férreas faltantes lo que trae consigo una pérdida de recursos naturales, en la biodiversidad local y en la disponibilidad de recursos para la comunidad.
- Desplazamiento de fauna: La construcción ha causado que muchos animales se alejen de la zona debido al ruido y la actividad de las maquinarias, dicha fauna es local por lo que se considera que una gran cantidad de monos, ocelote, tigrillo, tepezcuintle (el tipo de animales más frecuentes de la zona), hayan migrado hacia otros lugares en búsqueda de un nuevo espacio donde asentarse.

La población espera que se presenten algunas medidas de mitigación por parte de las autoridades gubernamentales, no obstante, dichas acciones aún no se han visualizado de manera práctica ni tampoco a modo de propuestas por lo que están en espera de que se generen ciertos apoyos que permita hacer frente a las problemáticas anteriores.

Discusión

Considerando la información encontrada en el trabajo de campo, se evidencia un complejo entramado de cambios que se han presentado en la zona de estudio, pues aunque una parte de la población ha visto beneficios inmediatos por la construcción, también se han hecho evidentes transformaciones que los han puesto en desventaja, esta dualidad entre los relativos beneficios económicos comparado con las consecuencias sociales y medioambientales dejan en entredicho el anhelado desarrollo de la región que el gobierno federal prometió en la justificación del proyecto Tren Maya.

Aunque se ha presentado una generación de empleos y el incipiente flujo turístico en la zona, dichos comportamientos no han sido lo suficientemente significativos como para revitalizar la economía local y lograr empoderar a la comunidad. No obstante, los beneficios se ven de manera aislada y focalizada pero lo que sí es compartido entre la mayoría de la población local son las afectaciones en movilidad, infraestructura y en las áreas naturales de la zona, los cuales se convierten ahora en nuevos retos que tanto la comunidad como las autoridades tendrán que considerar en las nuevas estrategias de dinamización del territorio.

Hablando desde el enfoque social, se ha presentado cierta mejora en la calidad de vida de algunos residentes a partir de las reubicaciones a fraccionamientos que cuentan con los servicios básicos sin embargo, algunas de estas reubicaciones fueron de manera forzada sin el consentimiento de las familias las cuales quedaron sin hogar al ser destruidas las viviendas que habitaban lo que generó tensiones y conflictos en la localidad, estos problemas evidencian la necesidad de una planificación inclusiva y de una compensación adecuada para aquellos afectados negativamente por el proyecto.

Villa El Triunfo enfrenta serias deficiencias en servicios básicos esenciales, la comunidad sufre cortes de energía frecuentes, con una duración de uno a dos días para el restablecimiento del servicio; esta situación afecta gravemente la calidad de vida de los residentes y la operatividad de los negocios locales. Además, no todas las colonias de Villa El Triunfo tienen acceso al agua potable lo que representa un problema crítico para la salud y bienestar de la población, y que es especialmente preocupante en el contexto de solventar las necesidades de los flujos turísticos que se esperan.

También es posible apreciar una escasa relación entre las comunidades y las dependencias gubernamentales como FONATUR, pues se han intensificado las tensiones sociales por la escasa integración de la sociedad en la toma de decisiones, considerando que la gestión de este tipo de proyectos debe estar centrado en beneficios comunitarios y con un enfoque que tenga en cuenta las necesidades de las personas, las familias y las comunidades.

Respecto al tema del medio ambiente, las consecuencias negativas como la tala de árboles y el desplazamiento de fauna reflejan una falta de consciencia e incluso muestran la discrepancia entre las declaraciones del gobierno federal donde se aseguraba que ninguna área natural tendría repercusiones de manera directa, exigiendo la aplicación de medidas de restauración que sean verdaderamente efectivas lo cual debería verse reflejado en políticas de índole municipal, estatal y de corte federal que tengan como objetivos las acciones de restauración del equilibrio ecológico de la zona.

La comunidad de Boca del Cerro, en el estado de Tabasco, tiene el potencial de desarrollar productos turísticos variados y de interés para diversos segmentos de mercado, aprovechando atractivos naturales como el Cañón del Usumacinta, sin embargo, la comunidad depende principalmente de estos recursos durante épocas específicas, como la Semana Santa, cuando se practican deportes de aventura (motonáutica, puénting, kayac, senderismo, flotación).

En Villa El Triunfo, los residentes esperan que inversiones externas, especialmente de empresas transnacionales, generen empleos y estimulen la economía local (específicamente las relacionadas con los supermercados y centros comerciales, a pesar de la proximidad de atractivos turísticos como el Río San Pedro y las Cascadas de Reforma, la comunidad aún no ha capitalizado completamente atractivos.

El potencial turístico de la región es significativo, con atractivos naturales como el Cañón del Usumacinta y las Cascadas de Reforma no obstante, para capitalizar completamente estos recursos, es necesario mejorar la infraestructura básica y garantizar la sostenibilidad de los proyectos turísticos además, la esperanza de inversiones extranjeras para generar empleo debe ser gestionada con cuidado para evitar dependencias económicas y asegurar beneficios duraderos para las comunidades locales.

Conclusiones

El acercamiento en las comunidades Villa El Triunfo y Boca del Cerro, Tabasco, muestra una nueva etapa en la zona y en la población que allí habita pues las transformaciones en los estilos de vida ha generado no solo el cambio en el tipo de actividades económicas de la localidad (obligando a la población a dejar las actividades del sector primario para involucrarse de tiempo completo al sector terciario y ofrecer los servicios a los turistas que se esperan recibir en cuanto comiencen las operaciones de la infraestructura) sino también el manejo de frustración y descontento, lo que subraya la necesidad de estrategias de compensación más justas y transparentes que sean equilibradas para todos aquellos que resultaron afectados de manera directa e indirecta por la construcción de las vías férreas.

Algunos dificultades respecto a dichos cambios se refieren a la movilidad entre los residentes, pues al ser reubicados a comunidades diferentes, el transporte y las vías de comunicación no son del todo exitosas al menos hasta el momento, adicional a ello ya se evidencia el deterioro de las carreteras debido al tráfico pesado, lo que ha incrementado los tiempos de viaje y los costos de transporte. La construcción de la vía férrea sin duda ha presentado alteraciones en las actividades cotidianas de la comunidad pues la falta de una relación efectiva entre la comunidad y FONATUR ha exacerbado los problemas sociales y de infraestructura que ya presentaban deficiencias incluso antes de que se integrara el proyecto del tren en las zonas estudiadas.

Considerando el análisis y resultados del estudio, es que se puede vislumbrar algunas líneas de investigación que tengan como meta la comprensión teórica y analítica de los impactos del proyecto en la zona y en las comunidades que allí se encuentran, entre las cuales se sugieren:

1. Economía y sustentabilidad: La cual podría encargarse de evaluar y/o analizar la rentabilidad económica del proyecto a partir de proyecciones de mediano y largo plazo, considerando y proponiendo estrategias de sustentabilidad que incidan en el buen vivir de la población.
2. Movilidad y logística: Dentro del cual es posible el estudio de las interrupciones o cambios en la movilidad de las zonas que se contemplaron dentro de todos los tramos del Tren, así como las implicaciones técnicas y sociales para la comunidad.
3. Buen vivir para las familias reubicadas: Considerando el antes y el después de los estilos y hábitos de vida de las personas que fueron reubicadas de forma voluntaria e incluso en contra de su voluntad, es necesario considerar la salud mental, el bienestar en general de los residentes, así como la reconstrucción del tejido sociofamiliar en el nuevo hábitat.
4. Infraestructura comunitaria: Tratando de entender el tipo de infraestructura generada como consecuencia de la integración de las vías férreas, las dependencias públicas deben formar parte de dicho proyecto, así como el rol de las relaciones comunitarias en la mitigación de las problemáticas presentadas.
5. Relaciones Comunitarias: Evaluación de factores que contribuyen al deterioro de las relaciones entre los mismos residentes, así como la existente con las dependencias encargadas de la gestión de los proyectos en las distintas fases (planificación, construcción y operación).
6. Salud y bienestar: Efectos de la relación entre la salud física y mental de los residentes locales respecto a las condiciones de trabajo de las empresas que se han aperturado en la zona, así como de los puestos de trabajo en el sector de la construcción.
7. Políticas públicas: Directrices diseñadas, implementadas y acordes a las necesidades de la zona como consecuencia de los cambios en los sectores productivos que aseguren una mayor equidad y rentabilidad de los proyectos realizados que tengan como eje central la movilidad, el turismo y el comercio.

En conjunto, estas líneas permiten visualizar el Tren Maya no solo como un proyecto de infraestructura, sino como un fenómeno social complejo, cuyos efectos trascienden lo económico para redefinir la relación entre desarrollo, territorio y comunidad a partir de un enfoque sustentable alineado a las políticas nacionales.

Bibliografía

Animal Político (2019). Consulta del gobierno sobre el Tren Maya fue una simulación, acusa el EZLN. Animal Político. Consultado en línea: https://animalpolitico.com/2019/12/consulta-tren-maya-fue-una-simulacion-ezln

Ayuntamiento de Tabasco (2019). Tenosique. Gobierno del Estado de Tabasco. Consultado en línea: https://tabasco.gob.mx/tenosique

Ayuntamiento de Tabasco (2019). Balancán Gobierno del Estado de Tabasco. Consultado en línea: https://tabasco.gob.mx/balancan

Forbes, (2023). Ecocidio del Tren Maya: la obra requirió la tala de más de 10 millones de árboles en el sureste de México, dicen activistas. Forbes México. Consultado en línea: https://www.forbes.com.mx/ecocidio-del-tren-maya-la-obra-requirio-la-tala-de-mas-de-10-millones-de-arboles-en-el-sureste-de-mexico-dicen-activistas/

Gónzalez, S. (2023). Tren Maya: La ruta completa, estaciones, horarios, y costo de los viajes. Diario El País. Consultado en línea: https://elpais.com/mexico/2023-12-12/tren-maya-la-ruta-completa-estaciones-horarios-y-costo-de-los-viajes.html

Miller (2023). Un Tren sin frenos: impactos ambientales desconocidos del Tren Maya siguen generando controversia. GREENPEACE. Consultado en línea: https://www.greenpeace.org/mexico/blog/52843/un-tren-sin-frenos-impactos-ambientales-desconocidos-del-tren-maya-siguen-generando-controversia/

Rebollo, P.; Ábalos, M. (2022). Metodología de la investigación—Recopilación. 1ra. Edición. Buenos Aires, Argentina. Editorial Autores de Argentina

UNAM, (2022). Manifestación de impacto ambiental modalidad regional para el proyecto tramo 6 Tren Maya, Tulum – Chetumal Quintana Roo, Instituto de Ingeniería, Universidad Nacional Autónoma de México. Consultado en línea: https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgiraDocs/documentos/qroo/resumenes/2022/23QR2022V0040.pdf

Cómo citar: Rosas Candelas, C. A., Alegría Mezquita , P. G. ., Sandoval Forero, E. A. ., Macossay Pujol, M. J., & Sánchez Barreto, R. F. . (2026). Otra perspectiva del Tren Maya en Tabasco: reconfiguración de las Localidades Boca del Cerro y Villa El Triunfo. UNESUM - Ciencias. Revista Científica Multidisciplinaria, 10(3), 80–89. https://doi.org/10.47230/unesum-ciencias.v10.n3.2026.80-89