



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO**  
**CENTRO UNIVERSITARIO UAEM TEXCOCO**

---

---

**"LOS IMPACTOS DEL TREN MAYA EN LO  
SOCIOTERRITORIAL Y EN EL TURISMO  
COMUNITARIO"**

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
LICENCIADA EN TURISMO

**PRESENTA**

DIANA LAURA TAMAYO SERRANO

**ASESOR**

DR. EN A. RAFAEL HERNÁNDEZ ESPINOSA

**REVISORES**

DRA. EN A. MARTHA MARIVEL MENDOZA ONTIVEROS

DR. JUAN CARLOS MONTECUBIO CORDERO

TEXCOCO, ESTADO DE MÉXICO, MARZO DE 2026

# ÍNDICE

INTRODUCCIÓN .....	7
CAPÍTULO I: Marco teórico conceptual .....	13
1.1 Introducción .....	13
1.2 Territorio .....	13
1.3 Impactos territoriales.....	16
1.4 Territorialidad y conflictos territoriales.....	18
1.5 Megaproyectos.....	19
1.5.1 Megaproyectos y turismo.....	20
1.6 Investigaciones antecedentes .....	21
CAPÍTULO II: Marco contextual.....	25
2.1 Introducción .....	25
2.2 Desarrollo en el sureste de México.....	25
2.3 El Megaproyecto del Tren Maya.....	27
2.4 El municipio de Felipe Carrillo Puerto.....	31
2.5 Organización del territorio municipal: Ejido Felipe Carrillo Puerto y las reservas ambientales.....	34
2.6 El turismo en Felipe Carrillo Puerto .....	39
2.6.1 Centro Ecoturístico Síjil Noh Há.....	40
2.6.2 El proyecto Puerta al Mar .....	43
CAPÍTULO III: Metodología .....	48
3.1 Introducción .....	48
3.2 Paradigmas y enfoques de investigación en las ciencias sociales.....	48
3.3 Diseño metodológico de la investigación.....	50
3.4 Técnicas de recolección de información .....	51
3.5 Muestreo y selección de los informantes .....	53
3.6 Trabajo de campo.....	55
3.7 Análisis de la información .....	58
CAPÍTULO IV: Impactos Territoriales del Tren Maya .....	60
4.1 Introducción .....	60
4.2 El ámbito Geográfico.....	60
4.2.1 Propiedad de la tierra.....	61

4.2.2 Expansión urbana e industrial .....	64
4.2.3 Presencia de inmobiliarias .....	67
4.2.4 Movilidad .....	67
4.3 Ámbito ambiental .....	69
4.3.1 Deforestación y saqueo de recursos naturales .....	69
4.3.2 Fragmentación de reservas naturales .....	71
4.3.3 Infracción a reglamento de Área Natural Protegida (ANP) .....	72
4.3.4 Contaminación .....	73
4.4 Ámbito económico .....	75
4.4.1 Diversificación de ingresos .....	76
4.4.2 Generación de empleo .....	76
4.4.3 Aumento en el costo de vida .....	77
4.4.4 Demanda de materias primas locales .....	78
4.5 Ámbito político .....	79
4.5.1 Relación fracturada pueblo-gobierno .....	79
4.5.2 Falta de información sobre el megaproyecto .....	80
4.5.3 Presencia de SEDENA, Guardia Nacional y Policía Estatal .....	84
4.6 Ámbito sociocultural .....	86
4.6.1 Efectos en la cohesión social .....	86
4.6.2 Inseguridad y violencia .....	89
4.6.3 Intercambio cultural .....	91
4.7 Ámbito turismo .....	96
4.7.1 Turismo local .....	96
4.7.2 Turismo extractivista y el Proyecto “Puerta al Mar” .....	99
CONCLUSIONES .....	105
BIBLIOGRAFÍA .....	112

## ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Ruta del Tren Maya .....	28
Mapa 2. Ubicación geográfica del Municipio de Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo ..	32
Mapa 3. Ubicación del Ejido de Felipe Carrillo Puerto .....	35
Mapa 4. Ejido Felipe Carrillo Puerto .....	36
Mapa 5. Ubicación del Centro Ecoturístico Síijil Noh Há .....	41

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Ruta del Tren Maya .....	28
Tabla 2: Cuadro comparativo de la perspectiva positivista y hermenéutica .....	50

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Cruz Parlante .....	33
Imagen 2. Vista aérea del centro ecoturístico Síijil Noh Há .....	42
Imagen 3. Explora la reserva Síijil Noh Há en Quintana Roo .....	42
Imagen 4. Proyección del proyecto “Puerta al Mar” de Felipe Carrillo Puerto .....	44

## INTRODUCCIÓN

Los megaproyectos pueden ser entendidos como aquellas iniciativas empresariales de gran tamaño y volumen de inversión que reconfiguran y producen espacio (Talledos, 2018) a través de la apropiación corporativa de territorios y bienes naturales, con el objetivo de insertarlos en dinámicas de acumulación de capital a cualquier escala, sea desde lo local o lo global (Fernández et al., 2022). Estos grandes proyectos se caracterizan por su efecto acumulativo, es decir, que, aunque sus impactos sobre el medio ambiente y la sociedad parezcan insignificantes pueden llegar a ser muy importantes y el daño puede extenderse de manera compleja en el tiempo y el espacio llegando a ser irreversibles (Heller, s.f).

Alrededor del mundo se han llevado a cabo diversos megaproyectos que a su vez han generado grandes impactos ambientales negativos como la contaminación de mantos acuíferos, la tala de bosques, la contaminación del aire y suelos, la desviación de ríos, la degradación y desaparición de muchos ecosistemas (Redacción, 2023), sumándose a la poca disponibilidad de recursos para las comunidades locales, afectaciones a la salud de la población, la contraposición de las comunidades, entre otros más (PRISMA, 2019). Algunos ejemplos de megaproyectos en el mundo son: la interestatal H3 en Hawaii, el Aeropuerto Central de Ciudad Real en España, Naypydaw en Myanmar, Forest City en Malaysia o el depósito de Yucca Mountain en Nevada, Estados Unidos (Megaproyectos, 2022). En Latinoamérica también se llevan a cabo varios megaproyectos como: el Puente Chacao en Chile, la modernización del Aeropuerto Jorge Chávez en Perú, el Tren Maya en México, la línea de metro de Bogotá en Colombia y línea 3 del metro de Panamá, el proyecto Vaca Muerta en Argentina, la biblioteca nacional del Salvador, la nueva Santa Cruz en Bolivia o el mega puerto de Chancay en Perú (Delta Arquitectura, 2023).

Con ellos, se presentan invariablemente situaciones donde las comunidades en los territorios previstos se muestran en contra de los grandes proyectos, pues pueden llegar a generar diversos efectos negativos, a veces superando a los objetivos e impactos

positivos que inicialmente se esperaban. Por lo tanto, se trata de iniciativas que tienen la posibilidad de desatar conflictos territoriales entre los actores involucrados en el desarrollo del proyecto y las poblaciones situadas en donde se llevarán a cabo.

En México, actualmente, con la construcción del megaproyecto “Tren Maya” (un servicio de transporte ferroviario que interconecta las principales ciudades y zonas turísticas de la península de Yucatán), se han reconocido impactos negativos, principalmente medioambientales, tal como se ha ido documentando durante este proceso. Se mencionan sucesos como la deforestación de más de 2,500 hectáreas de selvas húmedas y secas, daños a sistemas de agua dulce del país (contaminación por diésel), afectación a la Selva Maya (fragmentación de la Biosfera de Calakmul), derrumbes de sistemas de cuevas; la pérdida de hábitat, bloqueos de paso de fauna y atropellamiento, la contaminación del manto acuífero y relleno con cemento que se filtra de la superficie (Expansión, 2024), así también se han mencionado afectaciones en las rutas de vida silvestre y para la población humana por la generación del ruido, vibraciones y luz artificial (Gómez Cruz, Carrera Torres, & Sánchez López, 2023), entre otros.

Respecto a la parte social, se ha mencionado que las comunidades involucradas no fueron consultadas conforme a los estándares internacionales como el Convenio 169 de la OIT o la Declaración de la ONU sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas del año 2007, señalando irregularidades en las consultas realizadas (Casanova Casaña, 2021). Gómez Cruz, Carrera Torres y Sánchez López (2023) mencionan, además el tema de la invasión de tierras, así como la posibilidad de que no puedan alzar la voz si se encuentran en contra del proyecto, mientras que otros pueden encontrarse llenos de miedos y desilusiones con las decisiones que el gobierno saliente ha implementado.

El Estado de Quintana Roo es uno de los más importantes en el proyecto del Tren Maya, cuyo municipio Felipe Carrillo Puerto es, por su extensión, el más grande, ya que mide 13,806 kilómetros cuadrados representando el 27.15% de la superficie estatal (Gobierno Municipal de Felipe Carrillo Puerto, 2025). El municipio tiene una población de 83,990 personas, de las cuales 44,800, aproximadamente el 53.33%, hablan una lengua indígena, predominando la Maya, Tsotsil y Tzeltal (INEGI, 2020). De acuerdo con el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL, 2020), en 2020, el 49.4% de la población se encontraba en situación de pobreza moderada y 31.7%

en situación de pobreza extrema, cuyas principales carencias sociales fueron por acceso a la seguridad social, acceso a los servicios básicos en la vivienda y por acceso a la alimentación.

En esta zona conocida como “La Zona Maya”, debido a su contexto histórico de los mayas descendientes, destacan las actividades de subsistencia como la agricultura, la ganadería, la apicultura y actividades forestales, uniéndose en los últimos años actividades como servicios de transporte, alojamiento y el desarrollo del turismo (Infante Ramírez, 2020), particularmente el turismo alternativo, mismo que ha permitido a través de las asociaciones comunitarias gestionar y preservar sus recursos naturales y culturales, su territorio, ejercer gobernanza, mejorar la calidad de vida de las comunidades y erradicar la pobreza.

Referente a los recursos turísticos, este municipio cuenta con cuatro centros ceremoniales derivados de la guerra social maya, el Museo de la Guerra de Castas de Tihosuco, monumentos históricos, iglesias, vestigios arqueológicos y el Museo Histórico de la Ciudad de Felipe Carrillo Puerto (Secretaría de Cultura, 2024). Destaca también, por ser parte de la Biósfera de Sian Ka’an y su distintivo para visitantes gira en torno a la enseñanza y explicación sobre la Guerra de Castas, las artesanías del henequén, la comida local típica maya, recorridos interpretativos de observación de flora y fauna, visita a zonas arqueológicas y cenotes locales.

En este contexto, las cooperativas comunitarias turísticas tienen un papel importante en la conservación del patrimonio cultural y natural de la zona, destacando entre ellas el centro ecoturístico Kíichpam K’aáx, Xyaat, Community Tours U’yo O’chel, centro ecoturístico Síijil Noh Há, entre otros más (De Dios Sánchez, 2020). Una de las características de estos centros es su vinculación con asociaciones civiles y ONGs dedicadas al activismo de conservación ambiental. *Síijil Noh Há*, que del maya al español significa “De donde brota el agua”, es un centro ecoturístico en el ejido de Felipe Carrillo Puerto que está situado en una reserva ejidal llamada Much’ Kanan K’aax perteneciente a un sistema conformado por siete lagunas y un cenote. El centro ecoturístico fue creado en 2009 como una estrategia de aprovechamiento mediante el turismo y de conservación ambiental.

Así mismo, es parte de la red de turismo comunitario “Maya Ka’an”, la cual está conformada por otras cooperativas comunitarias dedicadas al turismo comunitario en el estado de Quintana Roo y compone parte de la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario (APTC), la cual busca fortalecer el turismo en comunidades rurales a través del trabajo colaborativo de empresas sociales, integradas por socias y socios originarios de comunidades indígenas, campesinas y pesqueras de la Península de Yucatán, comprendiendo los estados de Yucatán, Quintana Roo y Campeche (APTC, 2006).

Síijil Noh Há oferta actividades como paseos en kayak, ciclismo, senderismo, visita a un cenote, observación de aves y otras especies en senderos interpretativos, así como la apreciación del paisaje y atardeceres en su mirador, renta del espacio para eventos (religiosos, yoga, aniversarios y pláticas-talleres educativos); además, cuenta con servicios de alimentos y hospedaje en cabañas (Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario, 2006). Una característica de esta organización es que para pertenecer a ella los integrantes deben ser ejidatarios y también contar con la aprobación de los demás miembros del ejido.

Los habitantes del municipio Felipe Carrillo Puerto, en particular de esta zona ejidal, han estado experimentando los cambios en su territorio durante todo el proceso de planeación y ejecución del Tren Maya, así como retos tanto en sus ámbitos cotidianos como en sus actividades y maneras de realizar el turismo comunitario.

La relación de una comunidad con su territorio es vital, pues impacta principalmente en las actividades de supervivencia que desarrollan en éste, así como en la constitución de su identidad, estableciendo así las dinámicas socioculturales. Es por ello que conocer los impactos territoriales que este tipo de megaproyectos generan en las comunidades es de suma importancia.

Por otro lado, es también de interés conocer esos efectos desde una perspectiva de los integrantes de este tipo de asociaciones y grupos comunitarios, pues, aunque algunos actores constituyan minorías, todos y cada uno de ellos juegan un papel importante en la producción y reproducción del territorio. Es necesario que la posición de cada actor, en este caso el centro ecoturístico y grupos afines, sea expresada y considerada ante los conflictos y retos que con este tipo de proyectos se den. Lo expuesto anteriormente dio

paso a algunas cuestiones como ¿Cuáles son los impactos que los habitantes de esta zona en general perciben respecto a la construcción del Tren Maya en su territorio?, ¿Estos impactos están siendo positivos o negativos?, ¿Qué retos están enfrentado y cuáles enfrentarán en un futuro algunos grupos específicos como aquellos que tienen una perspectiva comunitaria del turismo? De esta manera, la pregunta primaria de investigación que se planteó para este trabajo fue ¿Cuáles son los impactos territoriales ocasionados por el Tren Maya en el municipio Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo, desde la perspectiva de los integrantes del centro ecoturístico “Sijil Noh Há,” y participantes en actividades de turismo comunitario y de actividades de conservación?

Con lo anterior, se planteó como objetivo general analizar los impactos territoriales ocasionados por el Tren Maya desde la perspectiva de los participantes de la cooperativa turística “Sijil Noh Há” y participantes en actividades de turismo comunitario y de conservación, en el municipio Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo. Como objetivos específicos se consideraron: a) describir los impactos del Tren Maya desde la perspectiva del centro ecoturístico respecto al territorio y su relación con éste y b) identificar las acciones emprendidas por la población para la negociación y la adaptación a los impactos del Tren Maya.

El trabajo realizado en el lugar con participantes del centro ecoturístico, así como con algunos habitantes del municipio con perspectivas afines a este grupo, permitió recopilar información respecto a los efectos y cambios de dinámicas sociales que se generaron tras las diversas transformaciones en su territorio, como las posibles resignificaciones, los retos, los cambios en su vida cotidiana y en la manera de gestión y organización para adaptarse a los cambios ocasionados.

Este trabajo está dividido en cuatro capítulos. El primero está dedicado al marco teórico conceptual. Como principales conceptos se describe al territorio, abordándolo brevemente desde diversas áreas del conocimiento hasta llegar a algunas concepciones multidisciplinarias. Posteriormente, se describen, en relación con el de territorio, otros conceptos importantes complementarios como son los impactos territoriales, la territorialidad y los conflictos territoriales. Por último, se habla de los megaproyectos y su relación con el turismo y el territorio.

El segundo capítulo es referente al marco contextual, el cual abarca una breve introducción sobre desarrollo en el sureste del país y la relación por la que los megaproyectos, en este caso el Tren Maya, son una de las estrategias propuestas en la búsqueda de incrementar el desarrollo en la península mexicana del sureste. Se mencionan algunos datos generales sobre el megaproyecto como su extensión, objetivos generales de su construcción y algunos de los sucesos dados a conocer tras los inicios de su ejecución. También, se habla de datos contextuales sobre el municipio de Felipe Carrillo Puerto, así como de la organización en su ejido, sus reservas ambientales y el Centro Ecoturístico Síijil Noh Há. Se hace también mención del proyecto turístico Puerta al Mar, por ser un tema emergente e importante durante la investigación de campo.

El tercer capítulo describe la metodología en la que se basa la presente investigación, dando una breve explicación sobre los paradigmas y enfoques de investigación en las ciencias sociales, así como el adoptado por este trabajo, de acuerdo con sus características y objetivos. Posteriormente, se describe el diseño metodológico, las técnicas de investigación y el diseño para su aplicación, además de las características de la selección de los participantes informantes. Finalmente, se describen los detalles sobre el trabajo de campo y el proceso de análisis de la información obtenida.

Por último, el capítulo cuarto aborda los resultados encontrados de las entrevistas realizadas en el trabajo de campo en el Municipio de Felipe Carrillo Puerto. Se reportan seis ámbitos territoriales derivados de los objetivos planteados para la investigación referente a los impactos ocasionados por el Tren Maya, desde la perspectiva de los residentes participantes en actividades turísticas comunitarias y otros puntos relevantes en común. Dichos elementos relacionados con los impactos territoriales son el ámbito geográfico, el ambiental, el económico, el político, el sociocultural y el referente en particular al ámbito turístico.

Finalmente, se presentan las conclusiones generales basadas en los objetivos de la investigación.

# **CAPÍTULO I**

## **Marco teórico conceptual**

### **1.1 Introducción**

En el actual capítulo se aborda lo referente al marco teórico en el que se basó la presente investigación. Como principales conceptos se describe al territorio, abordándolo brevemente desde diversas áreas del conocimiento hasta llegar a algunas concepciones multidisciplinares. Posteriormente, se describen en consecuencia al territorio otros conceptos importantes complementarios como son los impactos territoriales, la territorialidad y los conflictos territoriales. Por último, se abordan los megaproyectos y su relación con el turismo.

### **1.2 Territorio**

La concepción del territorio ha sido construida a través de muchos años y ha ido evolucionando en su complejidad hasta el papel que juega hasta la actualidad, pues es importante destacar que este concepto se define y comprende dependiendo de la perspectiva o disciplina desde la cual se necesite abordar, por lo que es un término interdisciplinar y multidimensional (Benedetti et al., 2011). En este sentido, es susceptible de analizarse a partir de diversos factores que pueden influir en él y transformarlo, convirtiéndose así en un sistema abierto. Por lo tanto, la concepción del territorio va a darse respecto al tiempo y la función que en la disciplina, área o dimensión se encuentre y represente.

Desde una perspectiva geopolítica, por ejemplo, Castaño Aguirre et al. (2021:203) señalan que “el territorio se ha asociado a la ubicación geográfica de un sitio, ligado también al establecimiento de relaciones de poder en las comunidades y en el Estado propiamente dicho”. Otra aportación es la de Fernandes (2012) al mencionar que el territorio es el espacio de gobernanza, en el cual los gobiernos desarrollan su gestión.

Partiendo de una visión económica, en sus primeras definiciones, el territorio se concebía como el espacio donde toma forma la producción o el proceso productivo (Darío et al., 2010). Sin embargo, la evolución de definiciones propuestas durante los siguientes años permitió entenderlo como aquel espacio donde se desenvuelve la producción y las actividades económicas, incluyendo no sólo la cuestión física, sino también considerando el factor social y las relaciones que se desarrollan en él. Autores como Garofoli (1986, s/p) expresan que “[e]l territorio representa el lugar de encuentro de las relaciones mercantiles y de formas de regulación social, que determinan diferentes formas de organizar la producción y diferentes capacidades de innovación de los productos”.

Otra manera de comprender al territorio es desde el enfoque ambiental. Algunas de las maneras de referirse al territorio son como territorios ambientales, mismos que se definen de acuerdo con la Secretaría de Educación del Distrito de la Alcaldía Mayor de Bogotá (2019) como “[e]spacios biofísicos delimitados geográficamente y caracterizados en términos socioculturales y vitales, donde convergen la gestión ambiental de una o más unidades administrativas en torno a sus potencialidades y a sus situaciones ambientales conflictivas” (p.6).

Referente a la parte sociocultural, hay un gran desarrollo en la conceptualización del territorio. Un ejemplo de ello es la expresión de Bustos Cara (2008) entendiéndolo como “ámbito de administración y gestión del espacio, pero sobre todo como construcción social de sentidos y significados, como espacio de vida y como recurso” (p. 91). Gaviria (2020) expresa por su parte, que el territorio se organiza con base en las relaciones que establecen quienes lo habitan, relaciones que, en muchas ocasiones, lo configuran y le dan sentido e identidad. Por lo tanto, el territorio se entiende como aquel espacio apropiado y delimitado por un actor social (Pulido y Rojas, 2011), que lo vuelve simbólico debido a los vínculos emocionales - en el sentido de pertenencia e identidad - que este le asigne; además, este grupo social impone elementos en común, como puede ser una cosmovisión, prácticas cotidianas y/o rituales, así como derechos y obligaciones a seguir (Ramírez Velázquez & López Levi, 2015), con el objetivo de asegurar la perduración del espacio. Además, “es también el lugar donde la cultura local y los rasgos locales no transferibles se superponen” (p. 45). Por lo anterior, se puede comprender al territorio

como aquel que “genera un sentido de pertenencia, cohesión e identidad que tiene particular importancia para el diseño de políticas económicas, el uso eficiente de los recursos y la construcción de diversos modelos de desarrollo” (León et. al., 2011:18).

Al comprender que el territorio se torna complejo para definirlo desde sólo una perspectiva disciplinaria, se han propuesto concepciones compuestas, es decir, mediante la contribución interdisciplinaria con el propósito de comprender y adecuar los elementos clave que conforman el rol del territorio hoy en día. Un ejemplo de ello es la de Souza (1995), visualizado al territorio como “el espacio determinado y delimitado por y a partir de relaciones de poder sociales, de formas jurídico-políticas, culturales y/o económicas. Además de constituirse por diversas escalas, formas y manifestaciones” (p.78).

Así, autores como López (2008) consideran al territorio como “una parte de la superficie terrestre sujeta a procesos de posesión, soberanía, gestión, dominio, administración, control, resistencia, utilización, explotación, aprovechamiento, apropiación, apego y arraigo” (p.272).

Otra propuesta interdisciplinaria es la de Giménez (2000), quien considera al territorio como:

Zona de refugio, como medio de subsistencia, como fuente de recursos, como área geopolíticamente estratégica, como circunscripción político-administrativa, etcétera; pero también como paisaje, como belleza natural, como entorno ecológico privilegiado, como objeto de apego afectivo, como tierra natal, como lugar de inscripción de un pasado histórico y de una memoria colectiva y, en fin, como geosímbolo (p. 24).

Complementando este enfoque, Santos (2020) propone una visión del territorio expresando que este:

Es el resultado de la superposición de un conjunto de sistemas naturales y un conjunto de sistemas de cosas creadas por el hombre. El territorio es la tierra más la población, es decir, una identidad, el hecho y el sentimiento de pertenecer a aquello que nos pertenece. El territorio es la base del trabajo, de la residencia, de los intercambios materiales y espirituales y de la vida, sobre los cuales él influye (p. :96-97).

Lo anterior reafirma entonces la complejidad para determinar al territorio, justo como lo menciona Llanos Hernández (2010:208): “Las relaciones sociales, al no ser estáticas en el tiempo y el espacio, adquieren un sentido de complejidad que les vuelve inaprensibles cuando el concepto no es suficientemente flexible para captar la realidad social que se transforma por diversas causas”. Con ello, se explica la evolución en las concepciones del territorio y las adaptaciones que se han tenido que proponer a través del tiempo como consecuencia.

De esta manera se comprende al territorio no sólo como un espacio geográfico, sino, además, como una construcción y transformación de las relaciones sociales que se crean en él y que de la misma manera impacta en la cohesión y la dinámica social, expresándose en aspectos como lo cultural, político-administrativo, económico, ambiental, entre otros más. Por lo tanto, retomando lo expresado por Hernández (2019), la importancia de su análisis recae en que permite entender cómo estos elementos configuran o no algunas de las particularidades simbólicas, que influyen así en la construcción de una cultura o también permite entender hasta dónde estos elementos subjetivos transforman el entorno físico en el que habitan.

### **1.3 Impactos territoriales**

Dado que los impactos territoriales es la temática principal de la presente investigación, es importante definir de manera concreta cómo se entenderá este término. Una aportación a ello es la del Plan Director para la Ordenación Territorial del área de Influencia de la Conexión Vial Valle de Alburrá-Río Cauca (2006, citado por Ledys, 2015:7) donde se menciona que “un impacto Territorial (IT) se define como una transformación substancial en la estructura y el funcionamiento territorial, que se manifiesta como un cambio significativo en la finalidad y en el futuro del territorio en cuestión”. Por su parte, el sitio Societé.com, define impacto territorial como:

(...) todas las repercusiones generadas por una actividad o un proyecto en una zona determinada. Esto incluye aspectos económicos, sociales, fiscales y medioambientales. El enfoque del impacto territorial permite analizar cómo las acciones de empresas, gobiernos y otras entidades influyen en el bienestar y el desarrollo de las comunidades locales (2024: s/p).

Algunos casos de estudio como el de Álvaro (2023) donde aborda el tema de la gentrificación periurbana y cambios socioterritoriales en la periferia de Puebla, en México, se menciona que los efectos que pueden llegarse a generar en el territorio florecen por causas como la inversión y reinversión de capital por agentes externos para la creación de proyectos, que, desde su subjetividad, buscan mejorar las condiciones sociales. Ello genera, por ejemplo, cambios en el paisaje urbano que revaloriza y reapropia los valores y significados generados por la comunidad, así como el desplazamiento directo o indirecto de residentes.

Por su parte, Pérez (2019) describe otros posibles impactos como la privatización del espacio, expropiación de predios, desalojos, alteración en el uso del espacio, competencia entre la economía local, segregación socioespacial, ruptura de la cohesión social, desigualdad y exclusión entre la población, gentrificación, afectación a la identidad, movimientos sociales, entre otros más.

Por lo tanto, el territorio puede sufrir diversos efectos que influyan en él desde aspectos sociales, culturales, económicos, políticos-administrativos y medioambientales. Considerando que el turismo es una actividad multidimensional transforma no sólo el espacio, además, llega a impactar en los significados, percepciones o relevancias sociales que se configuran en el territorio afectando así las dinámicas sociales. Resulta importante analizar los efectos causados por las iniciativas con fines de aprovechamiento turístico, dado que permite identificar las transformaciones físicas del espacio y los efectos en las relaciones sociales, generar planes de gestión para mitigarles e incluso realizar Evaluación de Impactos Sociales para anticipar estos efectos en futuros proyectos (Monterrubio, 2018).

Además, retomando a (Monterrubio, 2018) estos impactos pueden calificarse subjetivamente de una manera positiva o negativa y en diversos niveles dependiendo “en gran medida del significado que dicho impacto tenga para los intereses de los locales” (p.64), así, los impactos están sujetos a las condiciones de vida de cada quién y a su subjetividad, además, se darán de acuerdo a “la intervención de diversos factores que den forma e intensidad a los cambios generados por la actividad turística” (p.67).

#### 1.4 Territorialidad y conflictos territoriales

Otro aspecto relevante es el de la territorialidad. Zanotti (2018) comparte en su proceso por repensar el concepto desde una perspectiva de poder, considerarlo como aquel ejercicio de la producción del territorio, resaltando el ejercicio del poder como forma de limitarlo. Así, destaca que la territorialidad “resulta útil para pensar casos donde hay procesos de conflictividad y disputas por el territorio” (p.5). Siguiendo con la autora, ésta propone una definición de territorialidad como “las formas e intenciones de apropiación, organización y control material y simbólico del espacio, de parte de distintos actores, haciendo uso de ciertas prácticas, estrategias e instrumentos determinados espacial y temporalmente” (p.5). Otra definición es la de Gisela (n.d:1) al expresar que la territorialidad es entendida como “las acciones para apropiarse simbólicamente de un estado, el cual desconoce las fronteras políticas o administrativas, de este modo el territorio es el resultado de ejercer territorialidad”.

Considerando que la perspectiva del territorio adoptada en esta propuesta de investigación es socioterritorial, se consideran aspectos importantes de interés como los conflictos socioterritoriales, que se entenderán como “las disputas por el control exclusivo sobre los recursos naturales, culturales y significados atribuidos a los mismos en la producción o reproducción de un territorio” (López y Betancourt, 2021, citado por Jouault et.al., 2023:87).

Dado que en los conflictos hay un ejercicio de poderes, puede llevarse a cabo de distintas maneras, como lo describe Zanotti (2018), al compartir dos formas: la primera desde la apropiación, dándose desde una dimensión simbólica entendiendo al territorio como un “lugar de vida, de abrigo, con diferentes implicaciones temporales de “lo vivido” y de lo construido allí, teniendo una fuerte relación con la posesión y la cultura construida en él” (pág.4). La segunda, mediante la dominación, dándose con la funcionalidad material de territorio con enfoque en lo estatal y empresarial, manifestándose así en las normas y acciones condicionantes a los actores.

Adentrándose en los conflictos derivados de los megaproyectos, Hidalgo (2024) expresa que pueden detonarse por modificaciones en el territorio, como la destrucción o cambios importantes en el paisaje e inclusive modificaciones en aspectos como la

estructura social y cultural. Por lo tanto, “estos conflictos pueden llevar a la polarización y al debilitamiento de la cohesión social. Incluso modificar por completo el núcleo social de un territorio” (s/p.). Añadiendo que se conviertan en lugares donde se llegan a dar situaciones como la explotación en temas como la violación de normas jurídicas ambientales y laborales.

### **1.5 Megaproyectos**

Los megaproyectos son conocidos por ser aquellos en donde se dan inversiones de gran valor, son construcciones de gran escala que a su vez generan impactos considerables con el objetivo de generar un desarrollo regional, nacional e incluso internacional en diversos enfoques. De acuerdo con el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) (2018):

Los megaproyectos o grandes proyectos de desarrollo representan procesos de inversión de capital público y/o privado, nacional o internacional, para la creación o la mejora de la infraestructura de una región determinada, la transformación de las actividades de producción con los correspondientes cambios en el uso de la tierra y los derechos de propiedad sobre la misma, así como la explotación a gran escala de los recursos naturales. Abarcan principalmente a los sectores minero, turístico, energético, de hidrocarburos, agroindustrial y de construcción de infraestructura carretera... (s.p).

Retomando lo descrito por Hidalgo (2024), los megaproyectos pueden modificar diversos aspectos en el habitar del territorio en donde se ejecuten, presentando rediseños en el paisaje físico y humano, dándose también procesos de desterritorialización–reterritorialización. Así, se desenvuelven nuevas relaciones socioculturales en y con el territorio, sin dejar atrás a las dinámicas económicas, políticas y medioambientales.

Cabe destacar que los megaproyectos también son reconocidos por el enfoque capitalista que representan, pues muchos de ellos son planeados con intenciones de diversificar y facilitar el mercado a las necesidades del gran capitalismo no sólo regional y nacional, sino también a nivel global. Justo como lo expresa Hidalgo (2024), estos proyectos se han convertido en “una pieza esencial en la producción espacial que

favorece la interconexión, expansión e intensificación del capitalismo sobre territorios relativamente poco integrados a su lógica productiva”. De tal manera que su diseño se basa en objetivos como “mejorar la conectividad de la producción, facilitar la extracción de recursos naturales, atraer inversión extranjera directa o servir intereses geoestratégicos militares” (s.p).

Algunos de los desafíos sociales y culturales implicados frecuentemente por la ejecución de megaproyectos han sido los descritos por diversas documentaciones recabadas. Una de ellas, la realizada por Pérez (2019), quien comparte algunos impactos en las poblaciones como la desigualdad social y espacial, la gentrificación, la exclusión de varios sectores de la población y la privatización del espacio. Enfocado en la dimensión del territorio, se menciona no solo la modificación morfológica del espacio físico, sino también aspectos sociales como la transformación de la identidad colectiva tras complicaciones como la de construir un sentido de pertenencia y los conflictos socioterritoriales dados por su realización. Dándose con ello la posibilidad de un debilitamiento de la cohesión social.

#### *1.5.1 Megaproyectos y turismo*

El territorio juega un papel fundamental para el turismo, en particular para las comunidades y actores que lo adoptan, pues dicho espacio apropiado y gestionado por los mismos, representa el medio donde se llevan a cabo las actividades de giro turístico. Aprovechando y salvaguardando así los recursos naturales y la riqueza cultural, el territorio se convierte en un atractivo para su visita y, al mismo tiempo, una oportunidad para que quienes lo promueven funjan como actores en el desarrollo para su territorio. No sólo se da la oportunidad de adquirir y mejorar habilidades, también permite a los actores participantes promover buenas prácticas en el aprovechamiento de sus recursos, establecer y fortalecer alianzas mediante la gobernanza y generar intercambios culturales tras crear experiencias.

Es el punto clave en donde se da la propuesta de megaproyectos, pues éstos suelen justificar que su ejecución es hecha para impactar en los territorios con el fin de incrementar el desarrollo y bienestar, particularmente en lugares donde se identifican bajos niveles de este y/o destacan por su riqueza en recursos de diversas índoles, mismos que se convierten en sitios de intereses político- económicos. Sin embargo, más que

proyectos que generen un bienestar para los territorios en donde se ejecutan, terminan convirtiéndose en “proyectos de reterritorialización, es decir, de modificación profunda del espacio, en términos económicos, políticos, culturales y ecológicos para la reproducción del capitalismo transnacional en un lugar o región que represente grandes intereses geopolíticos”, como lo expresa Hidalgo (2024: s/p). Por lo tanto, los megaproyectos de infraestructura que prometen estar destinados a mejorar las condiciones de funcionamiento de la economía, como lo menciona Rodríguez Wallrnius (2022:31), son modelos de despojo que “se basan en el despojo de terrenos de la población rural, quitándoles sus lugares para construir las obras e instalar los accesorios y equipamientos. El Tren Maya es una expresión de este modelo de megaproyectos”.

### **1.6 Investigaciones antecedentes**

Una revisión acerca de las investigaciones relacionadas con megaproyectos turísticos y los impactos en la comunidad, así como en sus ámbitos territoriales permitió conocer sobre algunos trabajos escritos que se mencionan a continuación.

La tesis escrita por la autora Claudia Ivón Martínez Falcón (2020) titulada “Tren Maya: Conflictos socioterritoriales y ambientales en el municipio de Bacalar, Quintana Roo” tuvo por objetivo principal identificar y analizar los conflictos socioterritoriales y ambientales relacionados con el Tren Maya (TM) en el municipio de Bacalar, Quintana Roo. La estrategia metodológica fue cualitativa y estuvo enfocada en la aplicación de entrevistas semiestructuradas y no estructuradas con diferentes actores de la comunidad. En este trabajo se mencionaron los conflictos socioterritoriales y ambientales que ya existían en Bacalar específicamente, se describen los principales problemas como: la especulación y despojo de tierras, la creación del espacio imaginario, la desaparición de la selva, la industria energética, la agroindustria, la contaminación de la Laguna de Bacalar y la delincuencia organizada, por lo que se plantea que con el proyecto del Tren Maya (TM) éstos se agudizarán más. Respecto al turismo, se menciona que varios de los conflictos desarrollados a través de los años han sido potenciados con el incremento de la industria y actividad turística, ya que Bacalar se ha convertido en un destino de turismo alternativo con un gran crecimiento en los últimos años.

La investigación desarrollada por Olivares Franco (2023) titulada “Turistificación y Tren Maya: la identidad cultural como elemento de resistencia en el territorio. El caso del ejido X-Maben y Anexos, Municipio de Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo” tuvo por objetivo indagar cómo se expresan los elementos de identidad cultural macehual en la defensa del territorio en relación con la turistificación y los recientes conflictos por el Tren Maya. Se aplicó una metodología cualitativa, específicamente de tipo etnográfica, a partir de la observación participante y entrevistas a informantes clave ejidatarios de X-Maben. Como un breve resumen, se habla sobre los antecedentes de la turistificación en Quintana Roo, dando un contexto sobre el territorio maya macehual referente a la parte geográfica cultural. Identifica también, los simbolismos y elementos de identidad cultural de los propios y su relación con la defensa del territorio. La turistificación en el territorio macehual y el turismo comunitario como alternativa de resistencia frente a la turistificación. En la investigación se considera la perspectiva socioterritorial desde un enfoque cultural relacionado con la identidad de la comunidad de X-Maben y Anexos y con el turismo, por lo que resulta de gran utilidad la información brindada resultante; también se habla sobre el turismo comunitario en una región o comunidades en específico. Sin embargo, quedaría investigar en otra ubicación para conocer si los elementos identificados resultan igual de impactantes o hay diferencias respecto a otras comunidades dedicadas al turismo y su perspectiva socioterritorial.

Otra aportación es la tesis de Eleina Beltran (2024) con el título “Negative Social Perceptions and their Impacts on the Maya People”. Su objetivo fue examinar las percepciones sociales que tienen los mexicanos no indígenas hacia los pueblos indígenas, específicamente del pueblo maya a partir del caso del Tren Maya. Aplicó una metodología cualitativa al aplicar entrevistas, encuestas e investigación documental previa. Eleina Beltran comparte las circunstancias negativas por las que los habitantes mayas han atravesado tras la construcción del tren. Ejemplo de ello son la compra de sus tierras a bajos precios, la reubicación de los pobladores, afectaciones en los ecosistemas, la alteración de estudios ecológicos para la factibilidad del proyecto, entre otras más. También, en los resultados, demuestra la existencia de diversas microagresiones cuando se habla tanto de los pueblos indígenas como del gobierno mexicano. Para la presente investigación resulta un aporte en el contexto respecto a las percepciones de los

habitantes tras la construcción del Tren Maya, sin embargo, no está enfocada en conocer esas percepciones desde los actores del turismo, sino desde la comunidad no indígena y la que sí es perteneciente.

Otra tesis es la realizada por Emely Hernández (2022), titulada “Perceived Social and Environmental Impacts of the Maya Train Project on the Yucatan Peninsula of Mexico: A Case Study of Puerto Morelos”. El objetivo principal fue analizar los impactos ambientales y sociales potenciales que el proyecto del Tren Maya (MTP) tendrá en comunidades más pequeñas, enfocándose así en la ciudad de Puerto Morelos como caso de estudio. La metodología utilizada fue de tipo cualitativa, aplicando encuesta, análisis documentales y entrevistas semiestructuradas a residentes e informantes clave. En la investigación se describe la importancia del turismo para la región de la Península, también se da un marco contextual sobre el proyecto Tren Maya. Se habla de igual manera sobre los impactos medioambientales de la intensificación del turismo y los posibles futuros en el municipio de Puerto Morelos (específicamente en el aspecto medioambiental y social) tras la construcción del tren. El propósito de la tesis está orientado a comprender cómo los actores locales, académicos y activistas percibieron los impactos potenciales de la construcción del Tren Maya. Aporta información contextual para la presente investigación, pues responde a cuestionamientos relacionados a cómo la comunidad percibe los potenciales riesgos sociales y medioambientales por el Tren Maya, además, describe cuáles son los riesgos que representa el tren para la infraestructura y capacidad de carga turística de Puerto Morelos. Esta investigación resulta de gran apoyo, ya que está apegada a conocer las percepciones de los actores locales sobre los impactos potenciales de la construcción del Tren Maya y abarca también algunos aspectos sobre el turismo en la zona de manera general.

Se han realizado también algunas investigaciones no empíricas. Por ejemplo, el artículo escrito por Cristina Oehmichen Bazán (2023) titulado “El Tren Maya y los desafíos para el desarrollo turístico comunitario”, tiene por objetivo identificar algunos elementos estructurales que hay que tomar en consideración para entender la dinámica en la que se han desenvuelto diversos proyectos de turismo rural en el país y en la península de Yucatán. La elaboración de este ensayo exploratorio parte de la revisión de la literatura

especializada sobre turismo rural, turismo indígena y turismo alternativo, y de la revisión de estudios de casos específicos. La autora desarrolla varios aspectos como la relación entre el turismo rural y el desarrollo, aborda los cambios estructurales en el campo mexicano en consecuencia de la contrarreforma agraria de 1992. El trabajo analiza también el caso de Cancún- Riviera Maya, su área de influencia y el Tren Maya como una posible alternativa para la mano de obra envuelta en industria turística globalizada. La autora menciona puntos muy importantes para comprender cómo se ha ido desarrollando esa relación de las comunidades rurales con el turismo y los proyectos turísticos ejecutados por diversas instituciones gubernamentales nacionales e inversionistas extranjeros, por lo que se menciona la relación territorio, comunidades y el turismo rural y algunos impactos positivos y negativos causados por ello. Sin embargo, en esta investigación faltaría abordar la percepción que tienen las comunidades dedicadas al turismo comunitario respecto a su territorio y la ejecución del Tren Maya de manera directa y no solo por medio de la revisión de literatura ya realizada, ya que eso permitirá probablemente recopilar más información y confirmar la ya existente.

## **CAPÍTULO II**

### **Marco contextual**

#### **2.1 Introducción**

El presente capítulo describe el marco contextual, el cual abarca una breve introducción sobre desarrollo en el sureste del país y la relación por la que los megaproyectos, en este caso el Tren Maya, son una de las estrategias propuestas en la búsqueda de incrementar el desarrollo en la península mexicana del sureste. Se mencionan algunos datos generales sobre el megaproyecto como su extensión, objetivos generales de su construcción y algunos de los sucesos dados a conocer tras los inicios de su ejecución. También se habla de datos contextuales sobre el municipio de Felipe Carillo Puerto, así como de la organización en su ejido, sus reservas ambientales y el Centro Ecoturístico Síijil Noh Há. Contempla también una mención del proyecto turístico Puerta al Mar, por emerger como un tema importante durante la investigación de campo.

#### **2.2 Desarrollo en el sureste de México**

El desarrollo socioeconómico es un término que se refiere al “proceso de crecimiento económico y cambio estructural, que conduce a una mejora del nivel de vida de la población y en el cual pueden distinguirse varias dimensiones: económica, formación de recursos humanos, sociocultural, político-administrativa y ambiental” (Sosa et al., 2020:312).

El desarrollo humano, un concepto derivado del anterior, ha tomado gran relevancia mundialmente; éste es entendido, de acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), como aquel “proceso de ampliación de las posibilidades de elegir de los individuos, teniendo como objetivo expandir la gama de oportunidades abiertas a las personas para vivir una vida saludable, creativa y con los medios adecuados para desenvolverse en su entorno social” (López & Grajales, 2003:8). Para ello, el PNUD elaboró un indicador que permite medir el nivel de desarrollo de cada nación, conocido

como el Índice de Desarrollo Humano (IDH). En el informe del año 2023-2024, se reveló que México ocupa el lugar 77 entre los 193 países que participan en el listado (PNUD, 2024).

En México, la Región Sureste (conformada por los estados de Campeche, Chiapas, Guerrero, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz y Yucatán) resalta por ser una de las regiones con mayor biodiversidad del país. Además, posee un gran potencial agropecuario y de concentración tanto de agua dulce como de petróleo en cuanto a los recursos naturales que abarca. Respecto a la parte cultural, el sureste es reconocido por la gran concentración de poblaciones indígenas, el patrimonio paisajístico e histórico, convirtiéndose en la región más visitada por la gran cantidad de destinos turísticos más relevantes del país (FIDESUR, 2021).

Sin embargo, se ha reconocido que la región sureste ha tenido un rezago en desarrollo, estacándose en aspectos como el crecimiento, desarrollo económico e industrialización. En contraste, otras regiones han tenido mayores ventajas. La región noreste, por ejemplo (conformada por los estados de Durango, Sonora, Chihuahua y Sinaloa), es reconocida por su alto índice de desarrollo por poseer tierras irrigadas, producción minera y comercial, así como el desarrollo de comunicaciones e infraestructura como el Ferrocarril Central Mexicano, la construcción de la Presa las Vírgenes, el Sistema de Riego de Delicia, la instalación de parques industriales y de plantas maquiladoras y automotrices, entre otras más (Álvarez Chombo & Zafra García, n.d).

Debido al bajo desarrollo que el Sureste presenta en el país, se han generado diversos proyectos para mitigar las carencias económicas, sociales y ambientales con ayuda de la gestión regional. Algunas acciones realizadas, como las inversiones en proyectos agrícolas, han sido un factor importante para detonar la economía y la creación de empleos. Se ha apostado también por el turismo como una de las principales actividades económicas de la región, como lo mencionó el exsecretario de Turismo, Torruco Marqués, en el 8º Encuentro de Gobernadoras y Gobernadores del Sur-Sureste con la Embajada de los Estados Unidos de América: “Existe un enorme potencial de esta región debido a las playas, selvas, montañas, ríos, lagunas, zonas arqueológicas, arquitectura, gastronomía, costumbres y tradiciones, que conforman un producto invaluable y único en el mundo”. Así, dió a conocer también que, en 2023, el crecimiento del PIB Nacional

fue de 3.4%, específicamente en el sureste se alcanzó el 6.1% luego de 36 años (SECTUR, 2024).

Se espera que, con la ejecución de proyectos como el corredor del Istmo de Tehuantepec, el Tren Maya, la autopista Oaxaca-Puerto Escondido y Oaxaca-Tehuantepec, la construcción del Aeropuerto Internacional de Tulum, la refinería Dos Bocas y tanto la ampliación como la remodelación de los aeropuertos de Chetumal y Puerto Escondido, habrá beneficios en los ámbitos comercial, industrial y turístico (SECTUR, 2024).

### **2.3 El Megaproyecto del Tren Maya**

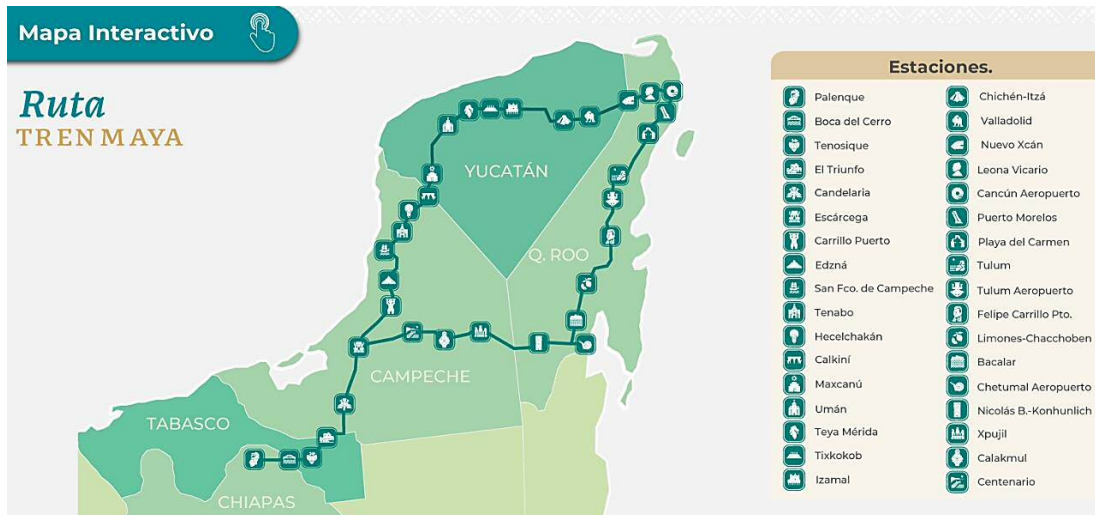
Uno de los megaproyectos más ambiciosos en el sexenio del expresidente Andrés Manuel López Obrador fue el “Tren Maya”. Este megaproyecto de infraestructura fue propuesto como una estrategia para detonar el desarrollo socioeconómico de la región sureste de México. Consiste en un servicio de transporte férreo que conecta a localidades de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

Su principal finalidad es mejorar la movilidad y la conexión de la región, así como promover el turismo y la preservación cultural (Tren Maya Trips, 2022). De acuerdo con una ficha técnica del proyecto (Tren Maya, 2019), entre sus principales objetivos se busca:

- Ordenamiento territorial.
- Preservación del medio ambiente.
- Desarrollo económico inclusivo.
- Bienestar social.
- Protección del patrimonio tangible e intangible y de la identidad histórica de los pueblos de la región.

Esta ruta recorre 1,554 km, abarcando 20 estaciones y 14 paraderos en siete tramos distribuidos de la siguiente manera (ver Mapa 1 y Tabla 1):

Mapa 1. Ruta del Tren Maya



Fuente: Tren Maya (2026)

Tabla 1: Ruta del Tren Maya

RUTA DEL TREN MAYA				
Tramo	Nombre	Estación	Paradero	
1	Palenque-Escárcega	Palenque	Tenosique	
		Boca del cerro	Candelaria	
		El Triunfo	Carrillo Puerto Champotón	
		Escárcega		
2	Escárcega- Calkiní	Tenabo	-	
		Edzná		Hecelchakán
		San Francisco Campeche		Calkiní
3	Calkiní-Izamal	Maxcanú	-	
		Teya Mérida		Umán
		Izamal		Tixkokob
		Chichén-Itzá		Leona Vicario
Valladolid				
Nuevo Xcán				
5	Cancún-Playa del Carmen	Cancún-Aeropuerto	-	
		Puerto Morelos		
	Playa del Carmen-Tulum	Playa del Carmen		
		Tulum		
6	Tulum-Chetumal	Tulum Aeropuerto	Limones-Chacchoben	
		Felipe Carrillo Puerto		
		Bacalar		
		Chetumal-Aeropuerto		
7	Chetumal-Escárcega	Xpujil	Nicolás Bravo-Konhulich	
			Calakmul	
		Escárcega	Centenario	

Fuente: Elaboración propia basada en el mapa del Tren Maya

Es importante diferenciar las estaciones de los paraderos. Las estaciones se caracterizan porque las instalaciones son más grandes, ofreciendo múltiples plataformas para la llegada y salida de los trenes, así como ser puntos de conexión con otros medios de transporte y rutas del tren, además, se ofrecen más servicios y representan paradas relevantes para que los trenes hagan escalas más largas, permitiendo el abordaje y desembarque de pasajeros y, en caso de ser necesario, realizar operaciones de mantenimiento (Turismo Tren Maya, 2023). Por otro lado, los paraderos son construcciones más pequeñas, llegando a ser sólo plataformas, donde no hay conexiones con otras rutas o medios de transporte, por lo que suelen ubicarse en zonas rurales sin la necesidad de ofertar muchos servicios más que los necesarios para el abordaje y desembarque, y donde generalmente no se realizan escalas largas (Turismo Tren Maya, 2023).

Las rutas y estaciones buscan no sólo un fin de atracción turística, sino también la movilidad local y el traslado de carga comercial, por lo que operan tres tipos de trenes: El Xiinbal (tren de pasajeros), Janal (tren restaurante) y P'atal (tren de larga distancia). Existen de 42 trenes y 219 vagones. Añadiendo que, los servicios que ofrecen son de restaurante, cafetería y coche cama para los trenes destinados para los turistas y habitantes locales, así como conexión a Internet a bordo, portaequipajes, portabicicletas, climatización, sanitarios y asientos confortables (Tren Maya, 2019). Respecto al giro turístico, conecta con las principales ciudades y circuitos turísticos de la región para integrar territorios de gran riqueza natural y cultural, contribuyendo en el desarrollo turístico, ambiental y social en la región (Secretaría de Turismo, 2019).

Los documentos oficiales señalan que, para generar la menor cantidad de impactos medioambientales, el tren utiliza líneas de ferrocarril existentes en la región, así como carreteras y tendidos eléctricos. Además, se propuso una estrategia de mitigación y compensación en la conservación del medio ambiente mediante la rehabilitación y mejoramiento de los corredores biológicos, la construcción de pasos de fauna, así como la restauración y conservación de suelos y agua (Tren Maya, 2019). Por lo tanto, el gobierno propuso la creación de Áreas Naturales Protegidas como el Parque del Jaguar en Tulum, Calakmul II en Campeche y Nuevo Uxmal en Yucatán (AMLO, 2023). Tras la construcción del proyecto, se concretó con varias estrategias ambientales como el

Programa GATO, mediante el cual se liberaron dos crías de jaguar rescatadas de Calakmul para reinsertarles en la selva quintanarroense (Tren Maya, 2021). También, se autorizó el Convenio Cuxtal, en el cual se acordaron medidas específicas para la protección de la Reserva Cuxtal mediante la asignación de recursos económicos con el fin de mitigar, prevenir y/o compensar los impactos ambientales por el tren (Ayuntamiento de Mérida, 2020).

Referente al factor social, el gobierno expresó que se llevaría un protocolo para un proceso de consulta libre, previa e informada con los pueblos y comunidades indígenas Mayas, Tzeltales, Ch'oles, Tsotsiles, entre otros involucrados como parte de su derecho nacional e internacional de acuerdo con los artículos 1 y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 6 y 7 del Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo sobre los Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes y el 3,19 y 32 de la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (SEGOB, 2019). Argumentando, por consiguiente, que el proyecto tendría el fin de lograr un desarrollo integral del Sureste, tras destacar que en la transformación nacional se busca que los pueblos indígenas sean prioridad en atención de política pública y proyectos estratégicos, sosteniendo que estas regiones presentan altos niveles de analfabetismo, mortandad infantil, embarazo en adolescentes, ingresos menores al promedio de bienestar y marginación (SEGOB, 2019).

Tras la presentación del Tren Maya a la población mexicana, comenzaron a surgir grandes debates sobre la factibilidad de la construcción y sus impactos. Las comunidades de profesionales en diversas áreas del conocimiento expresaron su preocupación por la magnitud del megaproyecto; instituciones como el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) (INAH TV, 2019), la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) (Virtuami UAMI, 2022) o la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) generaron mesas de análisis, coloquios y seminarios al respecto (Canal 02 IISUNAM, 2024).

En contraste con los objetivos esperados del megaproyecto tras el inicio de su ejecución en el año 2018 (DW, 2018), se han dado a conocer diversos impactos negativos durante la ejecución de su construcción. Se ha documentado durante este proceso sucesos como la deforestación de más de 2,500 hectáreas de selvas húmedas y secas, daños a sistemas

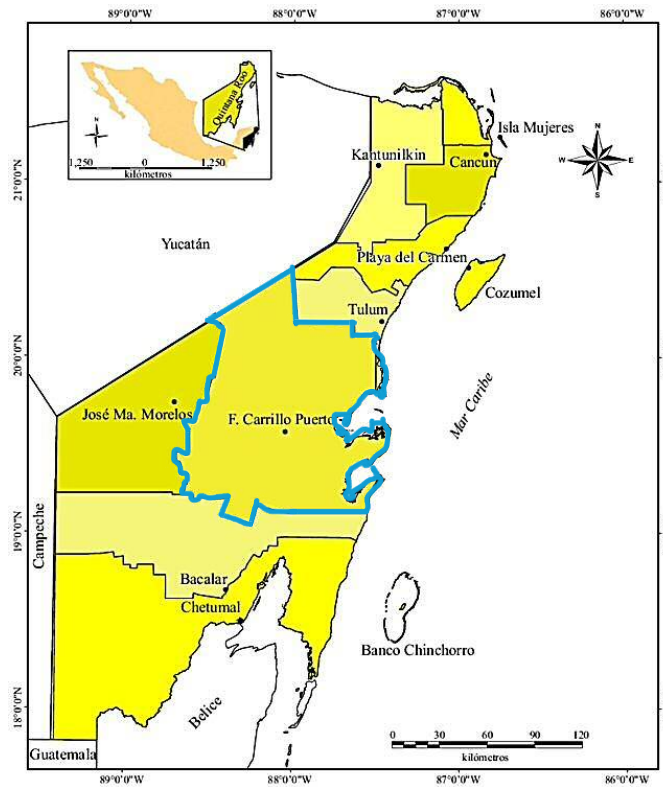
de agua dulce del país como la contaminación por diésel, afectaciones a la Selva Maya como la fragmentación de la Biosfera de Calakmul, derrumbes de sistemas de cuevas; la pérdida de hábitat, atropellamiento y bloqueos de paso de fauna (Grupo Megamedia, 2024), la perforación de cuevas en Quintana Roo, la contaminación del manto acuífero y relleno de estos sistemas con cemento que se filtra de la superficie (Expansión, 2024), así como la generación de ruido, vibraciones, luz artificial y los daños que éstos generan tanto en las rutas de vida silvestre como para la población humana (Gómez Cruz, Carrera Torres, & Sánchez López, 2023), entre otras irregularidades más.

Respecto a los territorios que atraviesa y de las poblaciones que experimentan la ejecución del proyecto en las regiones comprendidas, se ha mencionado que aquellas no fueron consultadas conforme a los estándares internacionales al Convenio 169 de la OIT o la Declaración de la ONU sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas del año 2007, señalando así irregularidades en las consultas realizadas (Casanova Casaña, 2021). Gómez Cruz, Carrera Torres y Sánchez López (2023) mencionan, además, el tema de la invasión de tierras, la posibilidad de que no puedan alzar la voz si se encuentran en contra del proyecto, mientras que otros pueden encontrarse llenos de miedos y desilusiones con las decisiones que el gobierno saliente ha implementado. Algunos otros grupos de comunidades, por el contrario, han protestado tras lo sucedido logrando así presentar demandas de juicio de amparo contra la construcción del tren por las irregularidades presentadas (CEMDA, 2022).

#### **2.4 El municipio de Felipe Carrillo Puerto**

El Estado de Quintana Roo es uno de los estados participantes para el proyecto del Tren Maya, cuyo municipio Felipe Carrillo Puerto alberga una estación del mismo. Este municipio es, por su extensión, el más grande del estado, abarcando 13,806 kilómetros cuadrados, representando así el 27.15% de la superficie estatal (Gobierno Municipal de Felipe Carrillo Puerto, 2025). El municipio tiene una población de 83, 990 personas: siendo 42,036 mujeres y 41,954 hombres, de las cuales 44, 800 hablan una lengua indígena, predominando la Maya, Tsotsil y Tseltal (INEGI, 2020).

**Mapa 2. Ubicación geográfica del Municipio de Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo**



Fuente: Frago-Servón et al. (2014)

De acuerdo con el Gobierno Municipal de Felipe Carrillo Puerto (2013), esta zona era habitada desde sus inicios por mayas. Posteriormente, los españoles avistaron este territorio en aquel momento dividido en dos cacicazgos: Cochuah y Uayamil, formados tras la ruptura de “La Liga Mayapán”, una confederación que reunía a los caciques de Uxmal y Chichén Itzá (Gobierno del Estado de Yucatán, 2025). En el año de 1544, los españoles comandados por Francisco de Montejo conquistarían este lugar tras una fuerte oposición por parte de la población de Cochuah; transaccionado así a la época de la Colonia, en la cual se impuso un sistema de encomiendas, destacó una explotación indígena como consecuencia, teniendo que entregar tributo, servir a los españoles y sufrir malos tratos, así permaneció aquel escenario hasta los tiempos de Independencia (Guía Turística México, 2025).

Tras la situación anterior, se desató la Guerra de Castas, un movimiento social encabezado por los mayas nativos el 30 de julio de 1847 (Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera, 2020), en este caso en la zona de Tepich, debido al asesinato de familias yucatecas por Cecilio Chí, donde posteriormente entraría en comando Jacinto

Pat y otros líderes mayas. Para 1850, la guerra entró en declive, pero la comunidad maya se unió tras la Cruz Parlante, esta cruz es un símbolo supremo de lo sagrado, ya que funcionaba como intermediaria entre los dioses y los hombres (Imagen 1). La cruz fue creada para tratar de convertir a la comunidad maya al catolicismo, al hacerles creer que ésta era milagrosa y mediante ella sus dioses podían comunicarse con ellos, de tal manera que fuera más fácil así la adaptación religiosa (Sol de Quintana Roo, 2022). Dicho símbolo toma lugar en Chan Santa Cruz, el anterior nombre de lo que ahora es la ciudad de Felipe Carrillo Puerto.

**Imagen 1. Cruz Parlante**



Fuente: Expediente Quintana Roo (2012)

Chan Santa Cruz no pudo ser tomada por las tropas de conquistadores, por lo que se asentó la población batallante maya. Tiempo después, como lo comparte el Gobierno Municipal de Felipe Carrillo Puerto (2013), el general Ignacio A. Bravo confronta y rodea a la comunidad conduciéndola así al abandono de su territorio y un 3 de mayo de 1901 se inicia la colonización del lugar, dando paso a la explotación de sus recursos naturales como maderas preciosas, palo de tinte y durmientes para ferrocarril.

Años más tarde, en 1915, Salvador Alvarado regresa a los mayas la ciudad de Santa Cruz de Bravo, cambiando la capital a Payo Obispo, por lo que la zona se deshabita y tiempo después sería rehabilitada por mayas instruidos por Francisco May, personaje que destaca por acaparar la producción de chicle y su exportación tanto nacional como internacional, actividad económica que estalló en la región como parte de la riqueza natural de la zona (Gobierno Municipal de Felipe Carrillo Puerto, 2013). Finalmente en 1932 Santa Cruz de

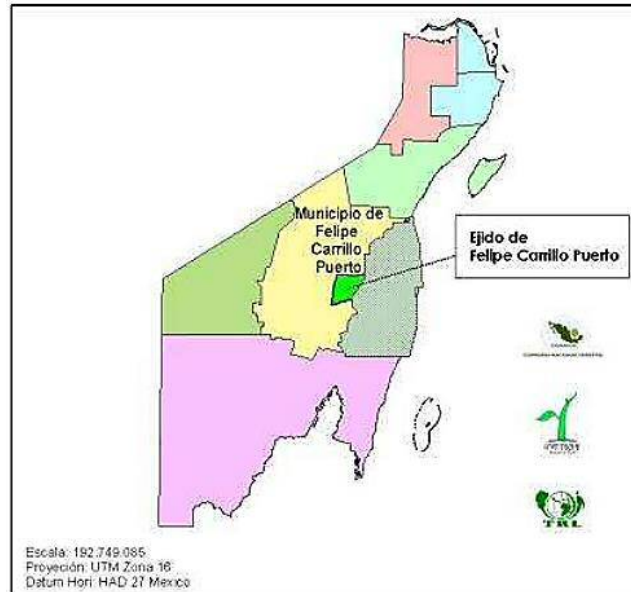
Bravo cambia su nombre a lo que actualmente es Felipe Carrillo Puerto, en referencia al líder de origen yucateco, reconocido por buscar el bienestar de la población maya, sus derechos agrarios, la redistribución de sus tierras, preservar y promover sus conocimientos y tradiciones; añadiendo que, promovió la educación agrícola, el desarrollo de cooperativas, el reconocimiento legal de los derechos de las mujeres, entre otras formas de apoyo y solidaridad con la comunidad maya (INAH, 2024).

## **2.5 Organización del territorio municipal: Ejido Felipe Carrillo Puerto y las reservas ambientales**

La organización respecto a la división de la tierra en el municipio de Felipe Carrillo Puerto está dada por la conformación de ejidos. Un ejido se entiende como una modalidad de tenencia de la tierra que configura lo que es la propiedad social agraria. Se puede entender desde diversas dimensiones, como lo describe la Cámara de Diputados (2025), reconociendo al ejido como un espacio amplio y extenso geográficamente, por otro lado, un medio con fines productivos alimenticios para la sobrevivencia de la comunidad mexicana y, finalmente, la última perspectiva gira en torno a considerar al ejido como un territorio, siendo aquel que permite sustentar el estilo de vida de la comunidad ejidal involucrada y avecindados del lugar.

Tras la reforma del artículo 27 de la Constitución Política Mexicana de los Estados Unidos Mexicanos en 1992, los ejidos adquieren la posibilidad de ser transformados en propiedad privada (Cano, 2016) con lo cual pueden venderse a particulares, ante ello y otros cambios en la propiedad de la tierra, se tiene la posibilidad de que en el ejido pueda transmitirse el título de ejidatarios, pero sólo a un heredero (Ejido de Felipe Carrillo Puerto, 2005).

**Mapa 3. Ubicación del Ejido de Felipe Carrillo Puerto**

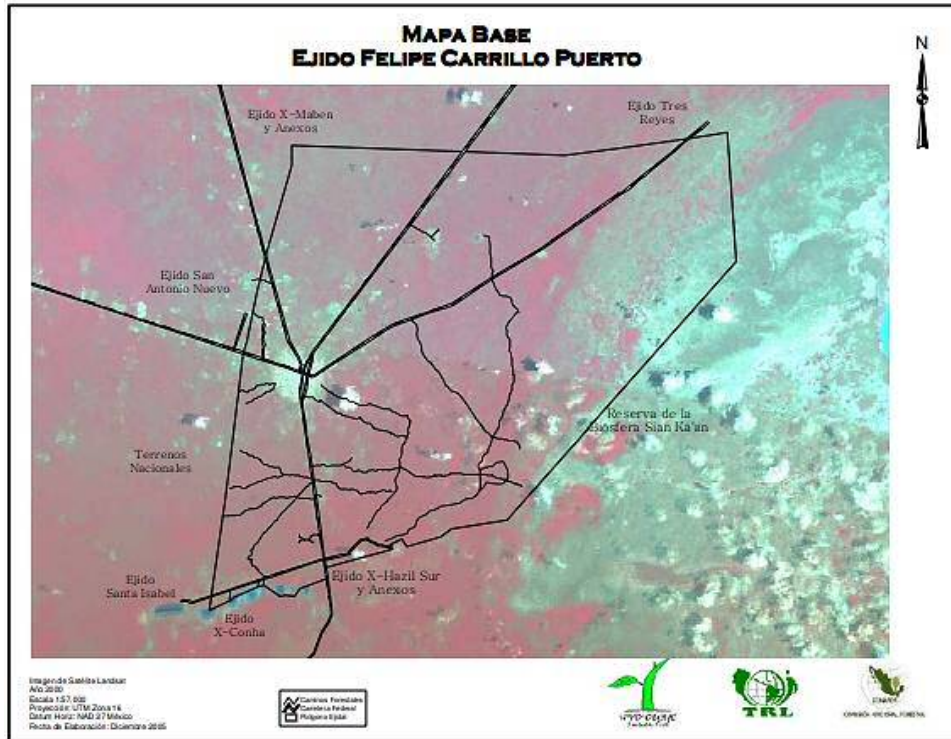


Fuente: Ejido de Felipe Carrillo Puerto (2005)

El ejido forestal de Felipe Carrillo Puerto fue incluido como anexo en la creación del Ejido X-hazil en 1935, más tarde en la década de los 40, se reconoció como ejido (Ejido de Felipe Carrillo Puerto, 2005). Abarca 47,073.03 hectáreas (Gobierno de México, 2024), pertenecientes a aproximadamente 250 ejidatarios y sus familias. Algunos de los ejidos con los que colinda son: X-Mabén y Anexos, Tres Reyes, San Antonio Nuevo, Santa Isabel, X-Hazil Sur y Anexos y N.C.P.E X-Con-Ha, además, también colinda con la Reserva de la Biósfera de Sian Ka'an.

En 2005 se llevó a cabo un Estudio de Ordenamiento Territorial (EOT), con el fin de conocer los usos a los que puede estar sujeto el territorio para así elaborar reglamentos para el manejo correcto de sus recursos y zonificar el uso del suelo (Sijil Noh Há, 2014). El resultado fue la división del ejido en cuatro áreas para su uso: Área urbana, zona agropecuaria, área forestal permanente y la zona de conservación (Ejido de Felipe Carrillo Puerto, 2005).

Mapa 4. Ejido Felipe Carrillo Puerto



Fuente: Ejido de Felipe Carrillo Puerto (2005)

El territorio que hoy ocupa este ejido desde sus orígenes ha sido una fuente económica para la población. Iniciaron con el aprovechamiento de sus recursos naturales; resalta la explotación del chicle desde 1915 o la renta de montes para la extracción de madera como caoba y cedro en los años de 1950 a 1980. Se suma la actividad de la agricultura, la ganadería y la participación en proyectos como el Plan Piloto Forestal, por lo cual se adquirió maquinaria de extracción y aserradero de cinta. Otra manera de obtención de ingresos ha sido mediante la expropiación de casas a particulares para su renta y la venta de lotes urbanos (Ejido de Felipe Carrillo Puerto, 2005).

Respecto a la parte socioeconómica, las principales actividades comerciales han sido dadas por una población proveniente de diversos destinos de origen, desde los propios descendientes mayas de localidades de Yucatán como Tukul, Peto, Oxcutcab y pueblos aledaños; mayas quintanarroenses provenientes de comunidades con fuertes lazos con centros ceremoniales como Chumpón, Chancáh y Tlxacal, hasta personas de otros estados del país como Guerrero, Veracruz, Guanajuato, Michoacán, entre otros, empleadas por empresas dedicadas a proyectos de invernaderos hortícola, así como tabasqueños comerciantes de zapatos ubicados en el mercado municipal (Ejido de Felipe Carrillo Puerto, 2005).

Así, las principales actividades económicas se desarrollan en el comercio por menor, pues el municipio es una gran fuente de abasto para las comunidades aledañas a éste y la propia; también, es un lugar donde se desarrolla el turismo comunitario, pues el ejido se ha convertido en un punto de conexión entre destinos y atractivos turísticos de la zona maya, ofreciendo servicios de descanso, alimentos y bebidas, y actividades turísticas. Añadiendo su importancia en la administración pública como cabecera municipal, parte de la población trabaja en instituciones gubernamentales y educativas. Lo anterior, sin dejar de lado la actividad agrícola (Producción de maíz, frijol, hortalizas y frutas tropicales,) -aunque ciertamente ha habido una disminución de su ejecución en los últimos años-, se suma la apicultura, la ganadería y el aprovechamiento forestal (manejo de maderas como caoba, cedro y la extracción de chicle) (Ejido de Felipe Carrillo Puerto, 2005) siendo la madera aserrada de espesor superior a 6 mm el producto principal exportado a Estados Unidos (Secretaría de Economía, 2021).. En cuanto a su infraestructura, las carreteras que permiten el acceso son la 307 Chetumal-Puerto Juárez, la 295 Valladolid-Yucatán y la 184 que conecta con Mérida. Aunado a lo anterior, se cuenta con una aeropista en el oeste del ejido que conduce a Mérida.

El poblado de Felipe Carrillo Puerto, que es la cabecera municipal, cuenta con servicios básicos como agua potable, luz eléctrica, servicios de telefonía, recolección de basura, correo, internet, televisión por cable, radiodifusoras o drenaje (Ejido de Felipe Carrillo Puerto, 2005). Sin embargo, de acuerdo con el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL, 2020), en 2020, el 49.4% de la población se encontraba en situación de pobreza moderada y 31.7% en situación de pobreza extrema, cuyas principales carencias sociales fueron por acceso a la seguridad social, acceso a los servicios básicos en la vivienda y por acceso a la alimentación.

De acuerdo con la Secretaría de Educación pública (2024) y la Secretaría de Educación del Estado de Quintana Roo (2024), las instituciones educativas van desde el nivel preescolar hasta el superior (Escuelas de nivel Educación Inicial:10, Preescolar:114, Primaria:112, Secundaria:56, Bachillerato (Media Superior):28, Formación para el Trabajo:2 y Educación Superior: 2) sumando aproximadamente 324. Cuenta con dos hospitales (Hospital General de Felipe Carrillo Puerto (SESA) (Secretaría de Salud, 2024) y el Nuevo Hospital General (IMSS-Bienestar) (Coordinación General de Comunicación

del Estado de Quintana Roo, 2025), además de una red de más de 10 centros de salud rurales y urbanos (Servicios Estatales de Salud de Quintana Roo, 2024), un rastro municipal, un mercado municipal y tiendas de conveniencia. El transporte más utilizado es el colectivo, que va desde autobuses hasta vanes con dirección a Chetumal, la zona norte del estado y a Yucatán (Ejido de Felipe Carrillo Puerto, 2005).

Resulta de suma importancia mencionar el papel que han jugado las instituciones involucradas con la gestión y desarrollo de los recursos naturales y culturales en este territorio. Como se describe en el Estudio de Ordenamiento Territorial del Ejido de Felipe Carrillo Puerto (2005), gracias a la colaboración con diversas instituciones gubernamentales (SAGARPA, CDI, CONAFOR, PROFEPA, SEDESOL, FONAES, SEDARI, SEMARNAT, CONAP, Gobierno del Estado y Municipal), instituciones regionales forestales campesinas (Organización de Ejidos Productores Forestales de la Zona Maya S.C, Unión de Productores de Chicle Natural) y organizaciones no gubernamentales (U'yo'olché A.C., Ecotrópico, Proselva S.C., Amigos de Sian Ka'an, Yaxche A.C., Trópica Rural Latinoamericana A.C., CEQROODE A.C., entre otras más), el ejido ha participado en programas como: alianzas para el campo, inversiones productivas para empresas micros y pequeñas, financiación de proyectos productivos, programas de aprovechamiento y manejo tanto forestal como para la Reserva de la Biósfera de Sian Ka'an, educación ambiental, programas de desarrollo para la comunidad como proyectos culturales, de comunicación e iniciativas comunitarias de ecoturismo.

Dentro del ejido existen dos reservas como área de conservación natural voluntaria: La primera, la Reserva de la Biósfera de Sian Ka'an, con una extensión de 19,024.04 hectáreas, ubicada al Este del ejido (Síijil Noh Há, 2014). La segunda, llamada *Much' Kanan K'áax*, se ubica al Sur del ejido y tiene una extensión de 1,230 hectáreas. Esta ha formado parte de diversos proyectos como el de Reducción de Emisiones por Deforestación y Degradación, para captura de carbono (REDD+), ya que es un área destinada a la conservación de la selva mediante diversas estrategias como la reforestación a gran escala o la venta de bonos de carbono a escala nacional e internacional, certificándose por la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP) como área voluntaria de conservación. Además, tras la creación del centro

ecoturístico Síijil Noh Há, ha sido un medio para realizar actividades de giro turístico y de educación medioambiental (Síijil Noh Há, 2014).

Los recursos naturales representan para la comunidad no sólo un medio para el aprovechamiento económico, sino que se convierten en parte de su identidad. La mayoría de los ejidatarios, como se menciona en el estudio territorial del Ejido de Felipe Carrillo Puerto, “Se consideran primero campesinos y luego profesionales” (2005:22), compartiendo y recordando el gran vínculo que existe aún con su tierra. Incluso las generaciones más longevas, mantienen como conocimientos ancestrales y herencia cultural varios ritos ligados, por ejemplo, a la milpa y las buenas cosechas como el Sa sakab, el Tza Chac o el Holbesbi.

## **2.6 El turismo en Felipe Carrillo Puerto**

Debido a la historia y la cultura maya, donde destaca su gastronomía, así como la riqueza natural y arqueológica que posee este territorio municipal, el turismo se ha convertido en una de las actividades de relevancia, como lo promocionan en algunas plataformas de turismo: Turismo Tren Maya (2025), que expresa sobre el municipio y su cabecera:

“Es una ciudad que ofrece una auténtica experiencia cultural maya, junto con hermosos paisajes naturales y una deliciosa gastronomía. Como parada del Tren Maya, los visitantes tendrán la oportunidad de sumergirse en la riqueza histórica y cultural de la región, explorar ruinas mayas cercanas y disfrutar de la calidez y hospitalidad de la gente local” (s/p).

Tras la percepción y reconocimiento de los elementos mencionados, por los cuales destaca el municipio, se ha permitido gestionar algunos programas y acciones para su conservación y el reconocimiento.

Referente a sus recursos turísticos, el territorio municipal cuenta con cuatro centros ceremoniales derivados de la guerra social maya, el Museo de la Guerra de Castas de Tihosuco, monumentos históricos, iglesias, vestigios arqueológicos y el Museo Histórico de la Ciudad de Felipe Carrillo Puerto (Secretaría de Cultura, 2024). El territorio municipal destaca también por su riqueza natural al ser parte de la Biósfera de Sian Ka'an. Por otro lado, su distintivo con los visitantes gira en torno a la enseñanza y explicación

sobre la Guerra de Castas, las artesanías del henequén, la comida local típica maya, recorridos interpretativos de observación de flora y fauna, visita a zonas arqueológicas y a cenotes locales, entre otras diversas actividades más.

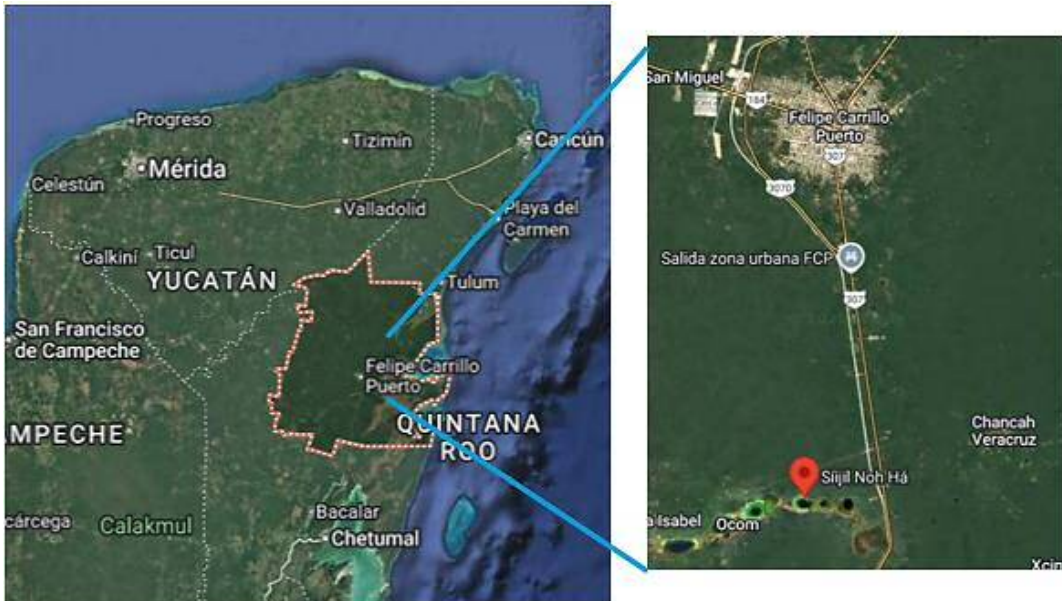
En este contexto, las cooperativas turísticas comunitarias pueden convertirse en actores con un papel importante en la difusión y promoción del patrimonio cultural y natural de la zona, destacando entre ellas algunos centros ecoturísticos como Kíichpam K'aáx, Xyaat, Community Tours U'yo O'Chel, centro ecoturístico Síijl Noh Há, por mencionar algunos (De Dios Sánchez, 2020). Además, el municipio es parte de la reconocida "Zona Maya", donde también sobresale la marca destino turístico Maya Ka'an: conformado por 78 comunidades locales, 17 empresas de turismo comunitario, 21 hoteles locales y más de 30 guías comunitarias certificadas; como propósito busca "asegurar la protección del medio ambiente, preservar el patrimonio cultural de las comunidades mayas y generar un beneficio directo de estas comunidades" (Maya Ka'an, 2025).

Por otro lado, y debido al contexto anteriormente dado respecto a la importancia que el turismo representa para el municipio, Felipe Carrillo Puerto ha sido uno de los destinos elegidos para la creación de una estación del proyecto Tren Maya, llevando así el nombre del municipio. Esta estación se encuentra en el tramo 6 Tulum-Chetumal. Esta estación, que ya se encuentra en funciones, cuenta con estacionamiento gratuito, taquilla para comprar los boletos, baños, zona de lactancia, servicio de asistencia médica gratuita, lockers para almacenamiento de equipaje y una tienda de conveniencia (Oxxo) (Guía del tren maya, 2024).

#### *2.6.1 Centro Ecoturístico Síijl Noh Há*

*Síijl Noh Há*, que del maya al español significa "De donde brota el agua", es un centro ecoturístico en el ejido de Felipe Carrillo Puerto. Está situado al sur del territorio municipal, en la reserva ejidal *Much' Kanan K'aax*, que significa "Juntos cuidamos la selva", perteneciente a un sistema ecológico conformado por siete lagunas y un cenote. El centro ecoturístico fue inaugurado el 27 de junio del 2009 como una estrategia de aprovechamiento mediante el turismo y con fines de conservación ambiental (Webnode, 2014).

**Mapa 5. Ubicación del Centro Ecoturístico Síijil Noh Há**



Mapa realizado a partir de GoogleMaps.com (2024)

Este centro ha destacado desde su fundación, por participar en la captura de emisiones de carbono mediante el proyecto “Captura de Carbono” liderado por la Iniciativa de Manejo y Conservación Comunitaria de Áreas Protegidas (COMPACT) financiado por el Gobierno de Noruega con asesoría del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), consistiendo en el monitoreo intensivo de carbono y el proceso de certificación para venta de bonos de carbono (Tobasura et al., 2018).

Posteriormente, el centro ecoturístico firmó un convenio para el establecimiento de un Sitio de Monitoreo Intensivo de Carbono (SMIC), convirtiéndose también en un centro de educación ambiental inaugurado un eco-museo, certificándose en la NOM-133 por la SEMARNAT e instalando cámaras trampa fotográficas (Rueda Estrada & Fiorentini Cañedo, 2015). También destaca la constante colaboración con agentes externos como redes de organizaciones civiles en particular con la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario (APTC), tour-operadores y dependencias federales como la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y la Comisión Nacional Forestal (CONAFOR). Sin dejar atrás que hace uso de enotecnias como los baños secos, la fito depuradora, la colocación de hortalizas en llantas, trampas de grasa, el uso de placas solares, cocinas ahorradoras de leña y cocinas solares (Mejía Ávila, 2017).

De acuerdo con su misión, el centro ecoturístico existe para “ser una empresa líder que se desarrolle de forma armónica y sustentable, teniendo como eje principal una

actividad ecoturística de bajo impacto, que promueva lo magnífico de la selva maya” (Webnode, 2014: s.p). Por lo tanto, su misión gira en torno a ofrecer servicios de turismo alternativo con gente altamente capacitada y certificada para brindar un mejor servicio y seguridad al cliente, al mismo tiempo que la empresa sea una que mediante la calidad competitiva se convierta en una líder para traer turismo local, nacional e internacional ofreciendo lo mejor de la zona (Webnode, 2014).

**Imagen 2. Vista aérea del centro ecoturístico Síijil Noh Há**



Fuente: Síijil Noh Há (2015)

**Imagen 3. Explora la reserva Síijil Noh Há en Quintana Roo**



Fuente: Iván de Viaje (2024)

Cabe mencionar que este centro es parte del anteriormente mencionado destino turístico: “Maya Ka’an”, resaltando de igual manera, su participación como parte de la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario (APTC), la cual busca fortalecer el turismo en comunidades rurales, a través del trabajo colaborativo de empresas sociales, integradas por socias y socios originarios de comunidades indígenas, campesinas y pesqueras de la Península de Yucatán, comprendiendo los estados de Yucatán, Quintana Roo y Campeche (APTC, 2006).

Oferta actividades como paseos en kayak y lancha eléctrica, ciclismo, senderismo, visita a un cenote, observación de aves y otras especies en senderos interpretativos, así como la apreciación del paisaje y atardeceres en su mirador, renta del espacio para eventos (religiosos, yoga, aniversarios y pláticas-talleres educativos); además, cuenta con servicios de alimentos y hospedaje en cabañas con previa reservación (Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario, 2006).

La relación de una comunidad con su territorio es vital, pues impacta principalmente en la constitución de su identidad y las actividades que desarrollan en éste, estableciendo así las dinámicas sociales. Es por ello que, el conocer los impactos socioterritoriales que este tipo de megaproyectos generan en las comunidades es de suma importancia. Por otro lado, es también de interés conocer esos efectos desde una perspectiva del turismo comunitario, pues los actores involucrados juegan un papel importante. Es necesario que, desde la posición de cada actor, en este caso el centro ecoturístico, exista conocimiento para actuar ante los conflictos y retos que con este tipo de proyectos se den.

### *2.6.2 El proyecto Puerta al Mar*

Como parte de la dinámica turística de la península, recientemente tomó relevancia la creación de subproyectos asociados al tren, que en el municipio de Carrillo Puerto incluye al proyecto de grandes dimensiones “Puerta al Mar”. Este proyecto “busca conectar al municipio de Felipe Carrillo Puerto con la costa de Vigía Chico, una antigua salida a la mar utilizada en tiempos prehispánicos y durante la Guerra de Castas. La idea es abrir nuevamente esta ruta de aproximadamente 55 kilómetros a través de la selva maya” (Cámara Ríos, 2025: s/p), además, se espera que impulse el turismo comunitario,

facilite el acceso a zonas costeras y abra nuevas oportunidades económicas para comunidades mayas del centro del estado (Cámara Ríos, 2025: s/p).

Imagen 4. Proyección del proyecto “Puerta al Mar” de Felipe Carrillo Puerto



Fuente: Gobierno Municipal de Felipe Carrillo Puerto (2023)

Es importante mencionar que este es un proyecto que había estado detenido por un tiempo y que ha sido reactivado con la construcción del tren tras dirimir diferencias y llegar a acuerdos (Redacción Quintana Roo, 2025). Sin embargo, este ha generado conflictos con las comunidades locales, dado el significado que adquiere a partir de considerarlo desde un contexto histórico.

Según Varillas (2023), en la época porfirista existió ahí un tren que la población desdeñaba, pues sirvió, recuerdan, para la destrucción de su mismo territorio. Este camino fue utilizado para el tráfico de esclavos y presos políticos a campamentos chicleros para realizar trabajos forzados, un camino que tuvo un tren que los abuelos quemaron porque estaba funcionando para el despojo de la zona (Martínez, 2023). Era un campo de castigo también, para sublevados proveniente de otras partes del país. Habitantes recuerdan que en el porfiriato esa ruta sirvió para despojar a los mayas y destruir su territorio. Ahora, dicen, la historia se repite (Martínez, 2023).

El proyecto no fue consultado para la rehabilitación del antiguo camino a Vigía Chico. Sin información y sin los procesos debidos como se deben llevar en la zona, sin embargo, el 29 de agosto, sin ninguna consulta indígena, la gobernadora Mara Lezama dio el banderazo de salida de obras (Martínez, 2023).

A continuación, se presentaron amparos interpuestos por la comunidad, la demanda es por la abstención de celebrar con el pueblo maya un convenio para la explotación y protección del patrimonio cultural originario, “convenio que tiene obligación de celebrar con nuestras comunidades por el uso y aprovechamiento no autorizado de nuestro territorio, con las obras que está desarrollando” (Martínez, 2023: s/p). Los procesos legales se encuentran detenidos a más de año y medio de haberse tramitado.

Algunos de los actores involucrados en estos movimientos sociales que se han identificado con la Asamblea de Defensa del Territorio Maya Múuch' Xiibal, U kúuchil k ch'i'ibalo'on o Amigos de Sian Ka'an, por ejemplo, expresando frases como:

“Vienen a realizar lo mismo, a despojarnos y a entregarlos a los nuevos caciques, los empresarios y los políticos, esta élite que ahora está en el estado” (Martínez, 2023: s/p).

“Vienen imponiendo un modelo de turismo que se ha estado imponiendo en el norte del estado (Cancún y Riviera Maya) que no tiene nada que ver con lo comunitario, sino la folclorización de la cultura (...) Es ahora vender la cultura de las comunidades, ya han explotado la parte de sol y playa y ahora vienen a las comunidades. Este modelo de turismo no es comunitario, sólo viene a acrecentar la desigualdad”, remata Francisco Alexis Jooy (Martínez, 2023: s/p).

“Los militares están pidiendo una donación del predio y ocupación previa, pero esto no se puede hacer porque nunca pagaron la indemnización” (REPORTUR, 2024: s/p).

En el día 4 de noviembre de 2024, los ejidatarios bloquearon esas obras y temporalmente la carretera federal, ya que la Defensa presentó documentos mediante los cuales se acredita la posesión del predio Expo Maya, cuando esta pertenece al Ejido Felipe Carrillo Puerto desde sus inicios (Caribe Peninsular, 2025).

El presidente del Comisariado Ejidal, Demetrio Chan Beh, indicó que se cuenta con la documentación que comprueba la posesión del predio. Para evitar afectaciones a viajeros y conductores, la protesta fue trasladada al camino de acceso a “La Puerta al Mar” (Romero, 2024: s/p).

La Asociación Amigos de Sian Ka'an se manifestó en contra de que se continúe construyendo el proyecto en las zonas de humedales. "Debe hacerse un camino de forma adecuada, no estamos en contra, el problema es que no se está haciendo, hasta donde sabemos, bajo una Manifestación de Impacto Ambiental y no se están asumiendo prácticas adecuadas" (Vázquez, 2023: s/p).

No es sólo la afectación ambiental, sino que se abre la puerta a la llegada de especuladores de tierra, atraídos por el auge que traerá consigo en la zona tanto por el paso del Tren Maya como por el Aeropuerto (Vázquez, 2023). Implica la tala de arbolado y vegetación forestal y la interrupción de flujos en zonas de humedal en las zonas en donde la vialidad será compactada y pavimentada (Varillas, 2023). Más bien, se pretende facilitar el acceso a la Reserva de la Biósfera de Sian Ka'an, con fines de desarrollo turístico e inmobiliario, lo que propiciará invasiones de terrenos federales (Vázquez, 2023). Algunos actores sociales y comunidad han expresado públicamente que:

"Desaprobamos la forma en la que se ha puesto en marcha este proyecto, sin los estudios adecuados, ni información pertinente y accesible para toda la comunidad respecto a esta obra que impacta y afecta directamente nuestras formas de vida y la relación que tenemos con este lugar que habitamos" (Varillas, 2023: s/p).

"Rechazamos el rellenado del sac beej, que viene a dar muerte a la vida y riqueza natural que alberga nuestro camino y comparte nuestra selva, sin considerar cómo éste afecta las dinámicas físicas y biológicas de nuestro territorio" (Varillas, 2023: s/p).

"Como habitantes del municipio de Felipe Carrillo Puerto y usuarios del camino a Vigía Chico que atraviesa la biodiversidad de la Reserva de la Biósfera de Sian Ka'an y, en nuestro derecho como mayas a decidir en nuestro territorio, nos manifestamos en contra de la imposición del proyecto denominado 'Puerta al Mar', que pone en grave peligro nuestra seguridad, tranquilidad y libertad de hacer uso de nuestro territorio de acuerdo con nuestras necesidades" (Varillas, 2023: s/p).

“La propuesta de desarrollo del proyecto está basada en un modelo de turismo que modificará y se apropiará del territorio, acrecentará los problemas ambientales, la desigualdad, (la demanda) del aumento de servicios básicos como el agua, el transporte y vivienda, entre nosotros, así como ha sucedido en otros municipios de nuestro estado” (Varillas, 2023: s/p).

Inclusive, dicen:

“Servirá para perpetuar la acumulación de tierras, dinero y poder para el beneficio de unos pocos, al priorizar obras públicas en pro del turista y desarrolladoras inmobiliarias, en lugar de cubrir las necesidades básicas irresueltas de la población de Felipe Carrillo Puerto (carencia de medicamentos, equipo médico, doctores; alumbrado público, acceso de vialidades a comunidades del municipio, garantías de seguridad, ante la escalada de violencia, desapariciones, homicidios y extorsiones; fallas en el manejo de residuos sólidos, educación básica de calidad, acceso al agua limpia y sana, entre otros)” (Varillas, 2023: s/p).

Finalmente, tras 68 días de bloqueo y mediante una mesa de negociaciones se logró liberar el área para continuar con el proyecto (Caribe Peninsular, 2025).

# **CAPÍTULO III**

## **Metodología**

### **3.1 Introducción**

El este capítulo se explica, en primera instancia, la parte metodológica en la que se basa la presente investigación, dando una breve explicación sobre los paradigmas y enfoques de investigación en las ciencias sociales, así como cuál de ellos se alinea este trabajo, de acuerdo con sus características y objetivos. Posteriormente, se describe el diseño metodológico, la técnica de investigación y el diseño para su aplicación, además de las características de la selección de los participantes informantes. Finalmente, se describen los detalles sobre el trabajo de campo y el proceso de análisis de la información obtenida.

### **3. 2 Paradigmas y enfoques de investigación en las ciencias sociales**

Como principal aspecto, es relevante conocer sobre el significado de un paradigma, éste se entiende como “un sistema de creencias sobre la realidad, la visión del mundo, el lugar que el individuo ocupa en él y las diversas relaciones que esa postura permitiría con lo que se considera existente” (Flores, 2004, citado por Ramos, 2015:10).

Por consiguiente, se describe una breve explicación sobre los dos grandes paradigmas de investigación que han permitido hasta la actualidad, tanto el estudio como la explicación de diversos fenómenos y hechos relacionados con la naturaleza y la sociedad: el positivista y el hermenéutico. Retomando el trabajo escrito de Paredes (2009), este menciona aspectos generales sobre los paradigmas mencionados anteriormente.

Cabe remontarse al siglo XIX para retomar la corriente positivista propuesta por Augusto Comte, misma que propone la idea de que sólo a través de la ciencia es posible estudiar los fenómenos naturales y sociales. Específicamente, afirma que la veracidad de las investigaciones solo puede alcanzarse mediante la utilización del método científico experimental. Debido a que este paradigma se origina de las ciencias físico-matemáticas,

busca dar respuestas sobre los fenómenos mediante la observación y la experimentación. Describiendo así la realidad directamente tal cual es, sin interpretaciones personales y con el objetivo de crear leyes como uno de sus propósitos (Paredes, 2009). Otra de sus características es que los resultados se basan en lo que se capta mediante los sentidos, por lo tanto, los estudios deben ser tanto descriptivos como objetivos, negando así la existencia de lo sobrenatural, lo metafísico y considerando que hay una independencia entre lo estudiado y el sujeto que lo estudia. Aunado a ello, existe un interés en controlar la realidad social y natural en beneficio a intereses en concreto, mediante la predicción de los fenómenos u acontecimientos (Paredes, 2009).

Tras los lineamientos por los cuales se desarrolla el positivismo, surgen, a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, cuestionamientos respecto a la manera de concebir el mundo social y los procesos para su investigación. Algunos autores como Wilhelm Dilthey y Max Weber proponen una alternativa a la corriente de la época conocida como el método comprensivo o bien entendido actualmente como el método hermenéutico. Este postula que el estudio de la sociedad no puede ser abordado desde el método científico positivista. En su posición, Dilthey propone una diferenciación de dos ciencias: de la naturaleza y del espíritu, la primera atribuyendo el objeto de estudio como algo externo a quien lo investiga y la segunda, que la realidad es interna con el investigador, por lo tanto, se da con ello la comprensión (Paredes, 2009).

Como una diferenciación de perspectivas, mientras el paradigma positivista busca explicar los acontecimientos y crear leyes para comprobarlos mediante un método científico rígido, la perspectiva hermenéutica, por su parte, tiene el objetivo de comprender la realidad social al obtener significados mediante la descripción de sus manifestaciones. Complementando la perspectiva de Dilthey, Max Weber expresa que los acontecimientos sociales son irregulares, ya que cuestiones como los estados y procesos mentales son cambiantes e incluso únicos, además de considerar que las ciencias del espíritu deben estar libres de juicios de valor (Paredes, 2009). Siguiendo con otra marcada diferencia de la hermenéutica con la perspectiva positivista, se expresa la capacidad del ser humano para comprender significados en el momento de estudiar al otro, pues puede empatizar con los pensamientos, emociones y/o acciones que se expresen. A continuación, una tabla comparativa entre ambas perspectivas:

**Tabla 2: Cuadro comparativo de la perspectiva positivista y hermenéutica**

<b>POSITIVISTA</b>	<b>HERMENÉUTICA</b>
Explicar la realidad	Comprender, interpretar la realidad
Deducción	Inducción
Leyes naturales universales	Significados de la sociedad
Manifestaciones observables	Intenciones, significados, emociones
Sujeto separado del objeto de estudio	Involucramiento del sujeto con el objeto de estudio
Método científico	Método ideográfico
Controlar, predecir	Interpretar, relacionar

Fuente: Tabla realizada basada en Paredes (2009)

### **3.3 Diseño metodológico de la investigación**

Derivado de ambas perspectivas, se dan las bases de la metodología cuantitativa y la cualitativa que hoy se conocen. Respecto a la metodología cuantitativa ésta tiene sus cimientos del positivismo, como lo expresan Bonilla y Rodríguez (1997), se “plantea la unidad de la ciencia, es decir, la utilización de una metodología única que es la misma de las ciencias exactas y naturales”(p. 83), de esta manera como lo menciona Sánchez & Murillo (2021), “aspectos como la medida y la cuantificación de los datos son vitales para obtener objetividad en el proceso de conocimiento” (p.153), dándose también una relación separada entre el objeto y el sujeto y predominando el método científico para ello.

Por otra parte, referente al enfoque cualitativo, éste se basa en la hermenéutica, teniendo el interés en la acción e interacción simbólica; así, Monje (2011) expresa que “los actores sociales no son meros objetos de estudio, como si fuesen cosas, sino que también significan, hablan y son reflexivos” (p. 13). De tal manera que “existe una dependencia del sujeto con el objeto estudiado, pues se da una comprensión de la realidad social, interesándose por la indagación más amplia de actitudes, valores, opiniones, percepciones, creencias y preferencias de los sujetos” (Sánchez & Murillo, 2021:154).

Tras lo descrito anteriormente, el enfoque al cual la presente investigación se adecua es el cualitativo, debido a sus características como el comprender la realidad social mediante el entendimiento, descripción y explicación de significados de los mismos sujetos sociales de estudio, lo cual se ajusta al objetivo general de esta investigación. Como se explica en el marco teórico conceptual, lo socioterritorial está dado en aquel espacio apropiado y delimitado por un actor social que lo vuelve simbólico debido a los vínculos emocionales, el sentido de pertenencia e identidad que éste le asigne. Por lo tanto, existe una alineación en el interés de conocer sobre el presente caso particular mediante la comprensión de significados y perspectivas.

### **3.4 Técnicas de recolección de información**

Una técnica elegida para la recolección de la información empírica fue la entrevista semiestructurada, misma que permitió recolectar datos con los participantes a través de preguntas abiertas, formuladas con un orden específico (Mayan, 2001). Algunas características sobre este tipo de entrevistas de acuerdo con Folgueiras Bertomeu (2016:3) son:

- Se decide qué tipo de información se requiere y con base en ello se establece un guion de preguntas.
- Las cuestiones se elaboran de forma abierta, lo que permite recoger información más rica y con más matices que en la entrevista estructurada.
- Es esencial que el entrevistador tenga una actitud abierta y flexible para poder ir saltando de pregunta según las respuestas que se vayan dando o, inclusive, incorporar alguna nueva cuestión a partir de las respuestas dadas por la persona entrevistada.

Los temas elegidos sobre los cuales giraron las preguntas fueron la perspectiva de los participantes respecto a la construcción del Tren Maya en aspectos como: los efectos generales, las intervenciones gubernamentales, de externos y las acciones implementadas por parte de los participantes. Finalmente, se preguntó por conocer los retos, estrategias y acciones en respuesta a la construcción del tren, tanto en el turismo como en su territorio.

## Guía de entrevista

### PRESENTACIÓN:

- Saludo cordial, mi nombre, datos universitarios y motivo de la entrevista.
- Mención del registro en audio de la entrevista, el consentimiento y garantizar el anonimato del participante para la protección de su identidad.
- Crear ambiente cómodo y de confianza.

### PREGUNTAS

#### Datos de identificación de entrevistado/a

- Edad, lugar de origen y residencia.

#### Sobre el tren y los impactos territoriales

- ¿Cuándo y cómo fue el proceso de la consulta sobre la construcción del tren? ¿Quiénes fueron convocados?
- ¿Cómo esa situación ha afectado en la manera de relacionarse con la propuesta de nuevos proyectos turísticos?
- ¿Qué uniones/alianzas hubo como comunidad para la disputa de los recursos con el TM? ¿Quiénes lo lideraron?
- ¿Qué estrategias llevaron a cabo para expresar su opinión e inquietudes respecto al tren? ¿Qué situación/es están en juego?
- Se dan expropiaciones en los estados participantes del proyecto, aquí se dio esa situación también ¿Cómo han pasado este proceso y en qué situación se encuentran actualmente?
- ¿Han llegado inversionistas y ha existido resistencia o una lucha por la propiedad de la tierra?
- Tras los conflictos vividos ¿han existido negociaciones o acuerdos con privados, gobierno, la comunidad u otros actores? ¿Cuáles y cómo han sido?
- ¿Cómo ha intervenido (actuado) el gobierno en esos cambios o transformaciones de sus ejidos o tierras?
- Aparte del gobierno ¿Qué otras personas, grupos o empresas, etc., de fuera han intervenido en esos cambios?
- ¿Qué otros impactos o situaciones inquietantes han notado tras la llegada del tren?
- Con la división de opiniones entre la comunidad respecto a la construcción del tren (a favor o en contra) ¿Qué cambios en la unión entre la comunidad se han dado?

#### Impactos en el turismo

- ¿Cómo ha afectado el tren en el desarrollo del turismo?
- ¿Cómo ha impactado el tren en la economía local para la oferta de sus actividades turísticas? ¿Y de su estilo de vida?
- ¿Ha notado cambios en la parte administrativa que impacte en el desarrollo de sus actividades turísticas? (Nuevos reglamentos/acuerdos, cambios en las autoridades y sus funciones, responsabilidades)
- ¿Qué impactos en la oferta y demanda de sus servicios como centro ecoturístico se han dado?
- ¿Ha cambiado algún aspecto que tenga gran significado o valor en su territorio con la llegada del tren y la devastación de la selva? ¿Qué cambios han existido en los símbolos culturales que los representan o les dan sentido de pertenencia como comunidad? (paisaje, recursos, costumbres, tradiciones, historia, actividades).

#### Tema emergente tras las primeras entrevistas:

- ¿Me puede platicar sobre proyecto Puerta al Mar? ¿En qué consiste o qué sabe acerca de él?
- ¿Qué relación tiene con el Tren Maya?

### AGRADECIMIENTO:

- Agradecer por la información brindada, la confianza y aportación a la investigación.

La duración de las entrevistas fue desde los 23 minutos hasta más de 1 hora, en todas ellas se dio el consentimiento exitoso de los participantes para grabar las charlas establecidas con fines de contribuir a la presente investigación y bajo el acuerdo de anonimato para la protección de su identidad y seguridad.

De esta manera, pudo obtenerse la perspectiva de los participantes entrevistados respecto a los impactos del Tren Maya en las etapas como el proceso de las consultas, la construcción y su puesta en funcionamiento, así como la relación de este megaproyecto con los actores elegidos para esta investigación y su territorio, tomando en cuenta aspectos como el desarrollo de sus actividades cotidianas y en el ámbito turístico. Para ello, la información recopilada se registró en audio con el consentimiento de los participantes, garantizando su anonimato como protección de su identidad.

Tras los primeros resultados de las entrevistas aplicadas, se decidió agregar un tema adicional relacionado con el proyecto “Puerta al Mar”, pues los participantes mencionaban la relevancia del subproyecto derivado de la construcción del tren.

Se complementó la anterior técnica de entrevista con la observación directa que, de acuerdo con Flores (1990, citado en Matos y Pasek, 2008:46) “consiste en observar directamente en el ámbito de investigación, los aspectos, los sujetos o elementos objeto de estudio”. Los aspectos principales sobre los que se realizó observación y se llevaron registros por escrito fueron las expresiones sobre los impactos del tren mencionados durante la ejecución de las entrevistas, así como de las percepciones de los entrevistados respecto a su relación con su territorio, con el centro ecoturístico y las acciones emprendidas como actores sociales en respuesta ante los conflictos e impactos mencionados, así como aspectos físicos de las obras del tren en los alrededores.

### **3.5 Muestreo y selección de los informantes**

Se utilizaron dos tipos de muestreo, el primero conocido como muestreo teórico o intencionado; este se basa en un muestreo por participantes voluntarios. Al mismo tiempo, se realiza una estrategia de muestreo deliberado a lo largo del estudio, tomando en cuenta las necesidades de información que fueron detectadas en los primeros resultados (Salamanca y Martín, 2007). El segundo es el muestreo por avalancha, el cual consiste en solicitar a los informantes que recomienden a posibles participantes. Así,

gracias a la presentación que hizo un participante conocido, fue más fácil establecer una relación de confianza con los participantes a entrevistar; esta forma de muestreo permite acceder a personas difíciles de identificar (Salamanca y Martín, 2007).

Referente al perfil de los participantes, este fue determinado por las características siguientes:

- Ser residente del Municipio Felipe Carrillo Puerto.
- Participar o haber participado en alguna actividad relacionada con el turismo dentro del ejido FCP. Se consideró principalmente a integrantes del centro ecoturístico Síijil Noh Há.
- Haber sido testigo del proceso de ejecución del megaproyecto Tren Maya en la zona de Felipe Carrillo Puerto.
- Tener un rango de edad desde los 18 años hasta los 80 años, hombres y mujeres.

Cabe mencionar que fue de gran utilidad el contacto previo con los integrantes del centro ecoturístico mencionado para poderles entrevistar con mejor facilidad, pues se aprovechó la estancia en el Centro Ecoturístico para obtener una mejor inducción con otros pobladores de la comunidad para aplicar las entrevistas.

Se realizaron 11 entrevistas en total, de las cuales a continuación se presenta una tabla de datos generales acerca de los participantes:

**Tabla 3. Datos generales de los participantes entrevistados**

#	Sexo	Edad	Origen	Ocupación	Duración de la entrevista
1	F	68	Felipe Carrillo Puerto	Integrante del centro ecoturístico	1:06:50
2	M	-	Texcoco, Edo. Méx	Integrante del centro ecoturístico	00:47:25
3	F	-	Felipe Carrillo Puerto	Integrante del centro ecoturístico	00:37:54
4	M	50	Felipe Carrillo Puerto	Integrante del centro ecoturístico	00:39:36
5	M	31	Felipe Carrillo Puerto	Integrante del centro ecoturístico	00:44:05
6	M	-	Felipe Carrillo Puerto	Integrante del centro ecoturístico	00:16:51
7	M	34	Ciudad de México	Comunidad local	00:26:31
8	M	38	Ciudad de México	Comunidad local	00:35:43
9	F	34	Felipe Carrillo Puerto	Participante de una asociación civil	00:23:52
10	M	45	Felipe Carrillo Puerto	Participante de una asociación civil	00:56:13
11	F	-	Mérida	Comunidad local y activista social	1:10:05

Fuente: Elaboración propia (2025).

### 3.6 Trabajo de campo

El trabajo de campo se llevó a cabo del 20 de mayo al 01 de junio del 2025. Fue clave el mantener contacto previo con los participantes del centro ecoturístico. Éste se consiguió mediante los medios de contacto disponibles en su página de promoción en la red social Facebook y de la Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario, en los cuales se les escribió un mensaje para conocer si era posible llevar a cabo una visita y comentando las intenciones de la presente investigación. Además, con la ayuda de otros integrantes que forman parte de la red de turismo comunitario del estado de Quintana Roo, se proporcionaron algunos teléfonos de contacto personal de los integrantes del centro ecoturístico para conseguir un contacto más directo. Finalmente, se proporcionaron cartas de presentación para los integrantes del centro ecoturístico y autoridad del ejido de Felipe Carrillo Puerto por parte de la universidad para hacer oficial los motivos de visita. Este proceso se llevó a cabo en las fechas de noviembre del 2024 a mayo del 2025.

#### *Día 20 de mayo:*

En esta fecha tuvo lugar la llegada al municipio de Felipe Carrillo Puerto por parte de la investigadora. Para ello se tomó un vuelo desde la Ciudad de México con dirección a

Chetumal, posteriormente se tomó una van al municipio destino. Una vez ahí, se inició una estancia en un lugar de hospedaje en la zona central del lugar. Ello se aprovechó para conocer sobre los alrededores de la ciudad, vías de comunicación, transportes, lugares cercanos y contexto espacial para reconocer y planear las estrategias de movilidad en los días siguientes.

*Día 21 de mayo:*

En este día se realizó la visita a la Oficina Ejidal de Felipe Carrillo Puerto para realizar la presentación formal con los integrantes administrativos del Centro Ecoturístico, donde se realizaría la estancia principal. Se hizo la presentación también con el presidente del ejido y se habló sobre los motivos y finalidades de la estancia acordada. Posteriormente se llegó al Centro Ecoturístico Síijil Noh Há, donde se dio una presentación grata con los participantes operadores y se platicó con ellos para conocerlos más. Los participantes mostraron y comentaron de manera general el funcionamiento del lugar y actividades cotidianas. Se dio la instalación para los próximos días de estancia.

*Día 22 de mayo:*

Para este día se dio la oportunidad de iniciar con la primera entrevista tras algunas pláticas de familiarización con los participantes. En esta primera entrevista se pudieron llevar a cabo con éxito las preguntas planteadas previamente, de acuerdo con la guía realizada para la ejecución de las entrevistas. La entrevistada mostró interés sobre los temas abordados y fue muy positiva con sus respuestas, especialmente con lo relacionado a las actividades que realiza como integrante del centro ecoturístico, su experiencia con la construcción del tren y su relación con el lugar y el territorio.

*Día 23 de mayo:*

En este día se llevó a cabo la segunda entrevista con otro participante del centro ecoturístico, sin embargo, se dio la dificultad de profundizar en los temas previstos de acuerdo con la guía debido a que el participante tiene una personalidad callada y reservada. No obstante, la información resultó útil.

Por otra parte, este día se realizó también la visita y presentación con colaboradores de una ONG local que se encarga de apoyar al centro ecoturístico con la parte del área

ambiental, con acciones como la impartición de talleres de educación ambiental, tanto para los participantes del centro ecoturístico, y para la comunidad local, así como capacitaciones sobre el monitoreo del agua y otros elementos importantes.

*Día 24 de mayo:*

En este día se obtuvo la tercera entrevista con otro de los participantes, donde resaltó la mención del proyecto “Puerta al Mar”, se conoció que es uno de los subproyectos alternos al megaproyecto del tren. También se hizo un acercamiento con las actividades que se realizan en los días operativos del lugar, donde los participantes compartieron las dinámicas con los visitantes, la gestión del lugar y la relación de sus funciones con el sitio.

*Días del 25 al 31 de mayo:*

En estos días se hizo un cambio de estancia al centro del municipio. Se dio la instalación en una de las casas de los participantes del centro ecoturístico que ofreció la estancia para los días restantes. Se dio un cálido recibimiento y la presentación con la familia del participante y se conocieron las dinámicas de convivencia y movilidad.

También, durante estos días, se hizo la visita a algunos de los lugares cercanos y significativos del municipio, de acuerdo con las recomendaciones de los participantes del centro ecoturístico, como: el “Santuario de la Cruz Parlante”, el “Museo Histórico de la Ciudad de Felipe Carrillo Puerto” y el Centro Cultural “Chan Santa Cruz”, donde se aprovechó para conocer más sobre el contexto histórico y sociocultural del territorio, además de conversar con personas locales y encargados de los lugares.

Por otro lado, se obtuvieron las entrevistas 4, 5, 6, 7, 8 y 9, que se dieron a través de las propias recomendaciones sucesivas de los mismos participantes previos. Cabe señalar que destacó la mención en todas las conversaciones del subproyecto “Puerta al Mar”, la deforestación de la selva y la fuerte presencia de la SEDENA y Guardia Nacional en la zona.

*Día 01 de junio:*

En el último día de estancia en el municipio, se obtuvo la entrevista 10. Además, se hizo la visita a la oficina del ejido para despedirse y agradecer por el apoyo, las facilidades y oportunidades dadas durante la estancia ahí. Se generó un vínculo de cordialidad,

agradecimiento y se estableció el acuerdo de mantener contacto para la visita y entrega posterior de copias físicas sobre el trabajo escrito de la presente investigación. Lo anterior como un compromiso de retribución social.

Un tiempo posterior al regreso del trabajo de campo, se obtuvo la última entrevista. Tras varias recomendaciones de los participantes entrevistados. Se pudo obtener el contacto con una última persona clave, mediante videollamada, para confirmar los hallazgos en la observación y las entrevistas previas, y cuya información complementó y confirmó los resultados finales.

### **3.7 Análisis de la información**

Para el análisis de la información obtenida en las entrevistas, se consideró la propuesta de Gibbs (2012). El autor, basado en el principio de la Grounded Theory, propone la realización de codificación de la información, es decir, la manera en que se clasificarán los datos obtenidos. De modo que ello “Implica identificar y registrar uno o más pasajes de texto u otros datos como parte de cuadros que, en cierto sentido, ejemplifican la misma idea teórica o descriptiva” (Gibbs, 2012:63).

De acuerdo con lo anterior, y a las explicaciones sobre diversas maneras de obtener las codificaciones, para la presente investigación este procedimiento se llevó a cabo de la siguiente manera: en primer lugar, se acordó tomar notas en un diario de campo durante las entrevistas. Posteriormente, tras la conclusión y regreso del trabajo de campo, se hicieron las transcripciones de los audios pertenecientes a las entrevistas, obteniendo así la información transcrita desde los audios con el apoyo del programa informativo Word, obteniendo un archivo por cada participante. Como próximo paso, se fueron identificando las ideas repetidas o en común que lo participantes comentaban para que, finalmente, se generara una clasificación temática.

Posteriormente, se realizó un análisis de contenido. Éste es entendido como “una técnica de investigación para la descripción objetiva, sistemática y cuantitativa del contenido manifiesto de las comunicaciones con el fin de interpretarlas” (Berelson en Hernández, 1994:301). Complementando la definición, Pérez (1994) expresa la utilidad de este tipo de análisis, pues favorece la obtención de resultados integrales, profundos e interpretativos más allá de aspectos léxico-gramaticales.

Finalmente, las categorías principales finales fueron denominadas ámbitos, que resultaron ser: el geográfico, el ambiental, el económico, el político, el sociocultural y el del turismo. Cada una de estas categorías integra una serie de códigos a partir de sus relaciones significativas.

## **CAPÍTULO IV**

### **Impactos Territoriales del Tren Maya**

#### **4.1 Introducción**

En el presente capítulo, se describen los resultados obtenidos de las entrevistas realizadas en el trabajo de campo en el Municipio de Felipe Carrillo Puerto, que incluyó una estancia en convivencia con algunos de los integrantes del Centro Ecoturístico Síijil Noh Há. La información resultante se clasificó en seis ámbitos principales tras el análisis de la misma, derivados de los objetivos planteados para la investigación referente a los impactos territoriales ocasionados por el Tren Maya desde la perspectiva de los residentes participantes en actividades turísticas y otros puntos relevantes en común, identificados tras el análisis del material registrado, por lo que la información presentada a continuación sólo se clasificó en los ámbitos determinados y sin un orden de temporalidad sobre los sucesos, debido a que no es parte de los objetivos principales de la investigación. Dichos elementos, en los que se observan los impactos territoriales, son el ámbito geográfico, el ambiental, el económico, el político, el sociocultural y en particular el referente al ámbito turístico, donde se obtuvo una subcategoría tras la ejecución de las primeras entrevistas, la cual está dedicada al proyecto “Puerta al Mar”.

#### **4.2 El ámbito Geográfico**

En el ámbito geográfico se describen cuatro temas principales que han resaltado en el análisis de los testimonios obtenidos sobre el espacio geográfico espacial del territorio del ejido: uno referente a la propiedad de la tierra, el otro sobre la expansión urbana, el tercero sobre la presencia de inmobiliarias y, por último, lo referente a la movilidad. A continuación, se desarrollan cada uno.

#### 4.2.1 Propiedad de la tierra

En relación con el proceso que se llevó a cabo durante la negociación de los actores durante la construcción del tren, que, en este caso, la SEDENA estuvo a cargo y la comunidad ejidal fue el actor receptor; los participantes expresaron el recuerdo de varias reuniones (aproximadamente 5-6) para la negociación sobre la indemnización de sus terrenos. Estos mencionaron que no llegaban a un acuerdo de un precio justo del posible valor de sus tierras y recursos naturales, debido a que las ofertas de pago les parecían bajas e injustas, sin embargo, lograron una negociación intermedia entre ambas partes:

*Pero ya cuando se entró a la parte de negociación sobre el pago por la indemnización por la afectación, fue cuando empezó el problema, la confrontación, porque venían ofreciendo como 20 o 25 pesos por metro cuadrado y pues el ejido sabía que valía mucho más. Incluso ya se tenía información que en Bacalar habían pagado hasta más de 200 pesos por metro cuadrado (Participante 2, comunicación personal, 28 de mayo del 2025).*

*Después de 5 o 6 reuniones con el de la negociación, se llegó ya a una asamblea donde pues la gente ya estaba cansada de tanta reunión y al final, ello es lo que le apuestan es a eso, a que la gente se canse y al final ya llegan a un acuerdo, pero así se estuvo negociando (Participante 2, comunicación personal, 28 de mayo del 2025).*

*Sí les pagaron al último, pero con trabajos y no pagaron lo que debían, de hecho (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

Los entrevistados resaltaron que los recursos naturales y el monte (selva), como lo llaman en la zona, no sólo representan un medio de sobrevivencia para la comunidad, sino, además, funge como un símbolo de identidad y construcción de su territorio. Además de ello, en los testimonios se compartió la dificultad al momento de negociar los precios de las indemnizaciones, expresando, por ejemplo:

*La confrontación que sé que hubo, fue en ese sentido. Nos decían ok, si ustedes dicen que su tierra vale mucho, pues díganos ¿En qué? pónganle precio, o sea, pongan precio y yo les dije que no era posible, porque para empezar les digo, sí*

*hay conceptos [recursos] que ya el tabulador está a nivel nacional, pero hay otros conceptos que no hay, no hay un valor, por ejemplo, digo, a ver ¿Alguien me puede decir cuánto cuesta el aire que respiras? ¿Me puedes decir qué valor le das? ¿Tiene un valor? ¿Cuánto de valor de le das? o sea ¿Cualquier valor le das, por ejemplo, a la vida? (Participante 2, comunicación personal, 28 de mayo del 2025).*

Tras los testimonios anteriores, se puede reconocer que, aunque se acordó un valor monetario de indemnización, el valor de los terrenos vendidos para los ejidatarios era invaluable, pues más que vender una cantidad del espacio, vendían su territorio, un espacio con significado por las creencias, prácticas y valores que se hacen presentes.

Otro aspecto referente a la parte espacial de este territorio fue la mención del conflicto por la posesión del predio Expo Maya, aunque no existe una cifra oficial sobre sus dimensiones, tiene gran significado debido a que este lugar representa un espacio de uso ferial, en el cual antiguamente la comunidad lo ocupaba para realizar eventos comunitarios como la tradicional Expo Maya en el centro de la ciudad. Tiempo después, hace aproximadamente 30 años, mencionaron, se lo dieron al Gobierno Federal y la SEDENA para que lo habitaran, pero la comunidad y un presidente en campaña los desalojó por denuncias de acoso a las mujeres de la población y de abuso de bebidas alcohólicas por parte de los soldados. De tal modo que los reubicaron en otro lugar y la comunidad volvió a tomar posesión del predio, como se describe a continuación:

*Es cierto, vamos a ser honestos, fue expropiado, pero también la ley dice que luego de 10 años si tú no ocupas eso, entonces quien tenga la posesión tiene el derecho y nosotros como ejido podemos pedir la reversión de la expropiación. Y más cuando los antecedentes nos decían que nosotros lo chapeábamos, cuidábamos, hasta fiestas del pueblo se hacían allá y nunca hubo problema (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

Sin embargo, tras la construcción del tren, el gobierno le otorgó nuevamente a la SEDENA el predio para su uso habitacional, lo cual desató un conflicto con los ejidatarios, por quitarles el poder de posesión, generando actualmente una molestia con los habitantes de la comunidad, como lo expresa el siguiente participante:

*Entonces llegaron y vieron que necesitaban un lugar los altos mandos: tenientes y generales. Dijeron: No pues queremos unos cuartos, unas casas bonitas, pero no las queremos en cualquier lugar, las queremos en el centro, con servicios públicos, con luz, agua, Internet ¿Y dónde? Pues acuérdense que hace 30 años estuvimos en este lugar [...] Y Bienestar, le asigna a SEDENA que construya allá, [en la Expo Maya] ahí es donde empezó el relajo y están allá ahorita (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

*Estuvimos bloqueando la carretera de por allá de Vigía Chico como tres meses. Unos compañeros tenían que pagar para que vaya la gente a cubriros, cuando te toca ir de guardia tienes que pagar si no puedes ir. Entonces yo me acuerdo muy bien que me paré y le dije, mire señora presidenta, Secretaria de Gobierno, en sus manos está de resolver ese problema y ese conflicto que tenemos con ustedes ahorita porque ustedes están el poder (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

Otro aspecto, es que tras la construcción del tren existieron situaciones con relación al acceso a las tierras. Por una parte, expresaron en conversaciones informales que hubo oportunidades que les permitieron tener un mejoramiento en los caminos, como el que se utiliza para poder llegar al Centro Ecoturístico desde la carretera. Por la otra, se conoció que existen dificultades para acceder a los terrenos de los ejidatarios, ya sea debido a la división hecha en los terrenos para el paso del tren, o por la complejidad de acceso a las entradas de sus parcelas. Se añade que no es posible pasar con maquinaria grande como volquetes, así como el hecho de que tengan que recorrer distancias más largas para poder acceder a sus terrenos, ya que no se puede cruzar por las vías del tren, sino que se debe encontrar una de las entradas de paso a desnivel, realizadas para atravesar. Algunos testimonios son los siguientes:

*El territorio entre más fraccionado, esté, pues, complica la situación de la conservación de la actividad medioambiental y el acceso a las áreas de diferentes usos que tiene el ejido (Participante 2, comunicación personal, 28 de mayo del 2025).*

*El campesino ya no puede entrar, si él tenía sembrados allá, parcelas, casa, ya no puede entrar ¿Por qué? Porque estos señores elevaron el montículo para nivelar las vías del tren, pero no resarcieron ese daño y esa es la principal molestia, la principal afectación de la mayoría de los compañeros y llevamos un año en eso, no vemos solución (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

*El problema que yo vi y sigo viendo, que pasaron sobre 100 o 200 metros sobre la carretera federal y el demás monte está protegido, no puedes pasar maquinarias pesadas, hacer edificios del otro lado, no puedes pasar carros grandes, volquetes, porque el paso de fauna que tiene está pequeñito, es para una moto, un carrito pequeño. Y si tú tienes un terreno de este lado, tienes que venir de Carrillo para aquí y entrar, y del otro lado, ir hasta la salida y volver a entrar para entrar en el camino de servicio para poder ir a tu terreno (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

*La solución es el acuerdo que se tuvo cuando se platicó con FONATUR, que pusieran las rampas y así ya nosotros entramos. Hay gente que solo cruzaba la carretera y ya llegaba a su parcela, ahora tienes que entrar por Valladolid o por Chetumal y recorrer hasta 10 km para llegar a tu parcela, llegas a tu parcela y está la pendiente (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

#### *4.2.2 Expansión urbana e industrial*

Existe una gran incertidumbre por parte de los participantes por no saber las actuales y futuras construcciones que se deparan, pues mencionan que han notado un crecimiento y expansión de la mancha urbana. Además, aún no se llega a la capacidad de expansión urbana prevista por el megaproyecto; por ejemplo, mencionan que no está existiendo una preocupación y cuidado en el tratamiento de aguas residuales en las zonas habitacionales de reciente creación y futuras. Algunos testimonios son los siguientes:

*De hecho, acá los terrenos que están en la orilla de la carretera donde pasa el tren y todo eso, yo tengo entendido que todo ya se vendió, ya lo vendieron a personas que no sabemos qué tienen en mente hacer (Participante 1, comunicación personal, 22 de mayo del 2025).*

*[La gente] no se preocupa porque su vacín está conectado a un biodigestor o a un humedal, no se preocupa por hacerse cargo de sus aguas residuales, entonces todos terminan por hacer lo mismo de siempre, que es poniendo un sumidero, entonces no hay tratamiento de aguas residuales en las zonas urbanas de reciente creación (Participante 7, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

*Esta parte también de la construcción, de la expansión de las manchas urbanas, pues también acarrea un montón de problemas, ¿no? O sea, generalmente ahorita están siendo expansiones urbanas a lo bestia [...] si empiezas a tener un crecimiento demográfico como lo está habiendo ahí, pues no es necesario ser científico para para saber que eso se va a colapsar (Participante 7, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

Se mencionó, de igual manera, la creación de subproyectos alternos a la construcción de este megaproyecto, como la creación de espacios de minería a cielo abierto o la creación de subestaciones de la CFE para generar energía destinada al tren conforme a las necesidades y oportunidades tanto actuales como futuras. Algunos testimonios que hablan de ello son:

*Algo que casi no se habla y yo pienso que fue una de las más notorias, fue la cantidad de espacios de minería a cielo abierto que se abrieron para el tren. ¿Has visto cómo está el elevado? todo esto que le llaman Sascab. Esta Tierra que se supone es como un carbonato de calcio que se le pone antes de las piedras de balastro. Entonces, todo este material vino de lugares como estos, estas son sascaberas [muestra una imagen] aquí se ve el trazo del tren, estas eran partes de selva bien conservada (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Un proyecto alternativo al tren, también, van a deforestar selva aquí al Oeste de Carrillo y es una selva que está súper bien conservada. O sea, es de las selvas más bonitas. Entonces, planean poner un parque Fotovoltaico en esa zona. Y esa zona es bien interesante con la biodiversidad inclusive, pues mi novia trabaja cerca en una reserva que está cerquita de ahí y pues ahí hay registros de todas las especies. Y en la manifestación de impacto ambiental ves que, pues, las especies que*

*mencionan muchas veces están como muy limitadas porque son estudios que se hacen muy rápido y realmente no hay como un entendimiento de cómo funciona ese hábitat [...] va a ser para generar energía y supongo que para el tren de carga y se están creando también un montón de subestaciones (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Entonces CFE no se está dando abasto para construir ¿Y si construyen dónde va a ser? va a volver a ser tala (Participante 7, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

Como parte de la expansión urbana, los participantes notaron la llegada de empresas de alimentos y bebidas como refresqueras; o las dedicadas a la producción de carne y agroindustrias que explotan los recursos de la zona, mismas que están ahora invadiendo su territorio. A continuación, algunos ejemplos de testimonios recabados de los participantes entrevistados:

*Aquí tenemos una gran cantidad de agua y lo que empezamos a ver fue que un montón de empresas grandes que estaban más al norte del país, pues se empezaron a mudar para acá: refresqueras, cerveceras, producción de carne, agroindustrias. Entonces ¿Quién quita que el día de mañana no se puedan llevar el agua en pipas? por ejemplo (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Un serio problema con el tema de los desechos de los cerdos es que están contaminando el agua y, casos en Santa María Chi, en común, que la gente vive de los cenotes, pues está reclamando ¿y por qué? Pero, además, toda esa producción de carne de cerdo no se queda aquí, la mayoría es exportada y pues qué mejor que tener un transporte que los lleve (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Ahora también tenemos una planta cervecerera en una comunidad que carece de agua y justamente ahí es donde se pone (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

#### 4.2.3 Presencia de inmobiliarias

Otra inquietud mencionada fue la llegada de nuevos proyectos e inversiones a la zona como la del incremento de empresas inmobiliarias que comenzaron a rentar y vender espacios para habitar en la zona, como se describe a continuación por el testimonio de algunos de los entrevistados:

*[Los trabajadores y personas externas] tenían, pues, dinero para usar aquí o llegaban empresas subcontratadas que arrendaban casas enteras y las rentas empezaron a subir muchísimo, muchísimo (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Un montón de bienes raíces que entraron ahí, inmobiliarias, empiezan a ver todos los cenotes, y eso es triste, porque yo recuerdo cuando era pequeño, yo iba a esos cenotes y entradas por una brechita así y entraba con mis tíos, porque tengo tíos que, pues son pescadores en Punta Allen y nos llevaban en vacaciones, pues íbamos a trabajar para ellos, y de salida a Tulum, pues nos llevaban a los cenotes y era gratis, y eran llenos de selva y ahora ya no puedes acceder porque te cobran un dineral. Está todo urbanizado alrededor (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

#### 4.2.4 Movilidad

Referente a la puesta en marcha del tren se obtuvo que es más barato viajar y moverse en el transporte local, particular y colectivo que, en el propio tren, debido a que existe una menor facilidad de movilidad por cambios en los horarios en las corridas del transporte local como el Mayab y ADO, que redujeron sus corridas porque probablemente, comparten algunos participantes, se tenga el propósito de que aumente el uso del tren por la comunidad local. Sin embargo, no se ha reflejado un mayor flujo de usuarios entre los propios pobladores, añadiendo que no sólo la estación queda a las afueras del centro, lo que complica que la comunidad quiera moverse hasta ahí para trasladarse en el tren, también, expresan, no hay horarios flexibles de corridas del tren, pues sólo se cuenta con una o dos al día:

*Está muy carísimo, está más caro que el transporte de acá a Chetumal y de acá a Playa o a Tulum, casi es el doble o el triple [...] no tiene horarios tan flexibles (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

*Yo diría más bien que por falta de dinero, porque me sale más barato ir en van, viajar en van, o sea, y me quedo más lejos, no tengo vehículo más que mi bicicleta, ¿no? Entonces es complicado para mí. Sé que pueden llevar la bicicleta, pero si me va a salir más caro, prefiero meter mi bicicleta al [autobús] Mayab y pues viajar en el Mayab, es más barato (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*De hecho, están lejísimas las estaciones, de Tulum y Carrillo, están fuera de la ciudad, de Chetumal pues está en el aeropuerto. Si tú viajas de allá para acá tienes que agarrar taxi para moverte al centro. Es para el turismo, para los extranjeros, la verdad yo no me he subido al tren (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

*Y otra cosa que me he dado cuenta es que los colectivos, el Mayab y la vanes, sobre todo el Mayab y el ADO, redujeron sus corridas. Entonces no sé si es como una estrategia, porque el ADO también sé que es parte de los accionistas, digamos del tren, me parece. Entonces, no sé si redujeron sus corridas como una estrategia para que lo usen, no lo sé...Porque de la nada empieza a funcionar el tren y ya no hay las corridas que había antes ¿no? Antes había corridas cada hora y ahora hay tres al día (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

En suma, se han dado diversas afectaciones respecto a los accesos y dinámicas de labor en las tierras de cultivo derivadas de los cambios en la propiedad, principalmente por las expropiaciones para las obras del tren. También, es importante complementar que los cambios en el uso de suelo se han dado con propósitos de un aprovechamiento comercial del territorio, por lo que se han presentado inversiones y creaciones de subproyectos que ocasionan así la expansión urbana e industrial del espacio de manera acelerada tras el ejercicio de poder, gestión e influencia por parte del Estado y empresas tanto nacionales como extranjeras. En cuanto a la movilidad, se mencionan afectaciones

como cambios en horarios de las corridas de transportes locales más usados como el Mayab y ADO. Además de mencionar el poco uso que la comunidad hace del tren debido a altos precios y poca facilidad de llegar a la estación, así como la poca flexibilidad de horarios en las corridas del tren.

### **4.3 Ámbito ambiental**

El aspecto medioambiental fue uno de los principales temas que sobresalieron durante las pláticas con los participantes entrevistados, por lo que con la información obtenida se han podido clasificar los desafíos a los que se han enfrentado las comunidades en cuestiones como la deforestación y saqueo de sus recursos naturales, la fragmentación de las Reservas Naturales, la infracción ilegal a reglamentos de las Áreas Naturales Protegidas (ANP) y la contaminación, como se describen a continuación.

#### *4.3.1 Deforestación y saqueo de recursos naturales*

Como antecedente, se dio a conocer, nacional y mundialmente, por grupos ambientalistas, que durante la construcción del tren se llevaron a cabo grandes devastaciones ambientales por donde se ejecutaría la vía del tren en su paso y que sufrieron los territorios involucrados. Se han talado más de 7 millones de árboles para la construcción del Tren Maya, principalmente en los tramos 5 y 6, según reconocieron autoridades federales y reportes de seguimiento. Aunque se anunció un plan de reforestación masivo y la acción de programas como “Sembrando Vida”, no se ha proporcionado información detallada sobre el número exacto de árboles plantados (López Puerta & Daen, 2024). Los participantes confirmaron este suceso y compartieron que, además, existió tanto la caza como la venta ilegal de flora y fauna en su zona.

*Cuando nos comunicaron que venía lo del Tren Maya, pues muchos no querían porque se iba a destruir mucho monte, se iba a ver mucha destrucción, tanto de los animalitos y ve que los animalitos se ahuyentaron mucho. Eso estábamos pensando que iba a pasar ¿no? (Participante 1, comunicación personal, 22 de mayo del 2025).*

*Cuando empezaron a abrir la carretera acá por Vigía Chico, la gente que iba, consciente o inconscientemente mataba los animalitos porque los venados, de tanto ruido de maquinarias que estaban y todo eso, empezaron a salir los*

*animalitos en la carretera y los agarraban, los mataban (Participante 1, comunicación personal, 22 de mayo del 2025).*

*Destruyeron árboles que están protegidos en esta zona, pasaron por lugares que tiene cenote, los rellenaron, hicieron devastación y no respetaron eso (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

*¡Ay, bueno, el Tren Maya va a ser así, wow, impactante! pero se dio a ver que detrás de eso estaban destruyendo selva y empezó la cacería, empezaron la cacería ilegal. En mayo es temporada de loritos, los loros yucatecos, los verdeditos, los empezaron a cazar, o sea, esos loros los venden. (Participante 3, comunicación personal, 01 junio del 2025).*

Otra mención importante es que durante la construcción del tren los pobladores no tuvieron el acceso para aprovechar sus propios recursos naturales, tales como maderas preciosas para el uso personal y comunitario tras la deforestación de las propias. Los entrevistados señalaron que personas externas las saquearon, como se menciona, a continuación:

*Luego, el acuerdo en el documento de que todo el recurso forestal que había sido deforestado/tumbado, se decía que se nos iba a dar la facilidad de poder aprovecharlo, ya sea leña, troncos que ya están derribados/talados, pues lo aprovecharíamos nosotros como parte de nuestra riqueza forestal. Bueno, pues qué pasaba, que las patrullas de los militares nunca nos dejaron. Si nos veían llegar con una motosierra: ¡Hey somos ejidatarios, vamos a llevar esta madera! Ya la tumbaron. No, no, no esto no se puede, esto es de nosotros [respondían los militares], y no nos dejaron (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

*Ni siquiera sembraron ni reforestaron [los militares], en algunos casos, te digo, no permitían eso [aprovechamiento de sus recursos forestales], también fue negocio para los ilegales, los vendedores de leña ilegal, los taladores, porque a nosotros nos cuidaban, pero pues ellos checaban los horarios y cuando no estaba SEDENA, llegaban y al día siguiente ya no había madera, ni nosotros lo*

*aprovechábamos, fueron otros terceros (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

#### *4.3.2 Fragmentación de reservas naturales*

Otro aspecto que destaca desde el ámbito ambiental es la gran preocupación de los participantes y comunidad respecto a su patrimonio natural, mismo que representa a su vez un símbolo de identidad como configuración de su territorio, como se retoma de un participante:

*Cuando escuchamos lo del Tren Maya, pues sí nos empezó a preocupar, porque sabíamos que era un proyecto grande y que nos iba a ocasionar más de lo que nos ha ocasionado las vías de comunicación: afectación a la fauna silvestre (Participante 2, comunicación personal, 28 de mayo del 2025).*

Se menciona repetidamente el desplazamiento y pérdida de flora y fauna, debido a los cambios ocasionados tras la construcción del tren. Mismos que han provocado, por ejemplo, la pérdida y ruptura de las rutas de algunos animales, causando la reducción del avistamiento de aves locales. Sucesos en que la fauna se ahuyentó por el ruido provocado por las maquinarias utilizadas o simplemente fue atropellada. Intervenciones, como en algunos ejemplos anteriormente mostrados, mencionan los participantes, provocarán profundos cambios en el flujo genético de las especies, debido al cambio en las dinámicas ambientales. Es y será más difícil, señalaron, el flujo migratorio de especies a otras reservas que están conectadas en la Península. Por lo tanto, las especies estarán afectadas a futuro por el aislamiento y fracturación de las reservas como el corredor biológico de Calakmul y Sian Ka'an. Algunos testimonios que relatan estos sucesos son, por ejemplo, los siguientes:

*Un mono aullador solo usa puentes entre árboles y tiene mapeado los lugares por los que puede ir para encontrar ciertos árboles que tienen fruto, para encontrar agua... Entonces, cortar esas rutas para ellos, significó que se perdieron, ya no tienen esa facilidad de encontrar lo que antes era parte de su territorio, se los quitaron. Es un despojo también, solo que no por parte de humanos hacia humanos, sino de humanos hacia especies que están en categoría de riesgo (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Creo que una de las problemáticas más grandes, al menos hablando de lo biológico, es que estamos aislando las reservas, pensando que así van a funcionar y las reservas no funcionan aisladas, necesitan conectividad con otras reservas, necesitan flujo genético y el tren y la carretera vinieron a partir el corredor biológico que había entre Calakmul y Sian Ka'an. Entonces, aunque pongan pasos de fauna, va a ser mucho más difícil ese flujo migratorio de algunas especies para que puedan lograr llegar a la otra reserva [...] Inclusive, yo creo que tienen la visión de que una Reserva también es para el turismo y una reserva no es para el turismo, es para que las dinámicas ambientales puedan seguir funcionando bien y nosotros podamos seguir viviendo bien (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Esa fragmentación que le metieron a la selva, pues va a impedir que las especies se reproduzcan como se estaban reproduciendo ¿no? O sea, el intercambio genético que estaban teniendo, por ejemplo, la población de jaguar, de reproducirse las poblaciones de jaguar de Quintana Roo, con las de Yucatán, con las de Campeche. Ya eso, va a haber un aislamiento genético (Participante 7, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

#### *4.3.3 Infracción a reglamento de Área Natural Protegida (ANP)*

En el ámbito legal, los entrevistados sostienen que es claro que se ha infringido con las normas y reglamentos nacionales e internos con que las Áreas Naturales Protegidas y Reservas Naturales cuentan obligatoriamente y como compromiso de longevidad. Sin embargo, señalan también, la SEDENA al ser la autoridad máxima, al ser el gobierno, no se apegó a ello ni respetó el marco legal en la regulación correcta de cada una de las etapas del megaproyecto; así lo expresan algunos entrevistados:

*Como es un Área Natural Protegida entonces se vio afectado, varios kilómetros, varias hectáreas, pues como es el proyecto del Gobierno Federal, pues no se podía hacer nada, porque se supone que es un área protegida y el gobierno no debía de pasar ahí. Tenemos un reglamento, acá no podemos cortar ni una mata de árbol, no podemos leñar, no podemos hacer caza de animales, no se hace nada de eso. Ellos trazaron porque trazaron... porque va a pasar el tren (Participante 1, comunicación personal, 22 de mayo del 2025).*

*Ah, claro, sí, siempre hubo como comentarios, quejas o denuncias, demandas ¿no? legales, que bueno, una de las cosas que se argumentaban era el impacto ambiental y el otro, las implicaciones sociales (Participante 10, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Les pusieron muchos obstáculos, muchos amparos y aun así no lo lograron frenar porque era la SEDENA, si hubiera sido una empresa particular si les hubieran logrado detener las obras y, los grupos ambientalistas, porque eran particulares... ahí si hubieran actuado los amparos, pero cuando es contra el mismo gobierno, pues no lo respetan. Entonces, pues si no respetan esas leyes ¿Cómo te van a respetar una reserva? Es del gobierno, ellos mismos no se pueden infraccionar [...] En cambio, a nosotros sí, por ejemplo, nosotros sí tenemos que respetar las reglas del uso de la reserva, porque si no lo haces, te viene una sanción (Participante 2, comunicación personal, 28 de mayo del 2025).*

#### **4.3.4 Contaminación**

El manto acuífero y las lagunas de Sijil Noh Ha son un recurso natural de suma importancia, en tanto símbolo cultural y de riqueza natural para la sobrevivencia de los ecosistemas, así como por el aprovechamiento turístico. Sin embargo, los participantes compartieron que se llevó a cabo el relleno de parte de una de las lagunas con materiales sólidos, mismo hecho que ha cambiado la calidad del agua del circuito lagunar, además de que los pilotes puestos para el tren seguirán contaminando al acuífero por los óxidos que se están desprendiendo al estar en contacto con el agua; algunos comentarios al respecto son los siguientes:

*El flujo de las lagunas ha sido interrumpido más en este año, ya no fluye bien el agua en el tiempo de su ciclo de 1-2 meses, en vez de irse en temporada de lluvias, se está yendo más lento en 4-5 meses después, las lagunas están cambiando (Participante 7, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

*Inyectaron cemento al acuífero de donde todos tomamos [...] Esto que comentaba es espantoso, la cantidad de plomo, la cantidad de metales pesados que se metieron, de cemento que se tuvo que meter al acuífero para poner los pilotes.*

*Esos pilotes de fierro ahorita se están oxidando y todo ese fierro se está soltando al acuífero (Participante 7, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

Otro punto importante para destacar es el aumento de probabilidad de colapso de cenotes y la gran preocupación de peligro de que algún tramo del tren colapse por ello. Explican los participantes, que la extracción de agua para colocar pilotes desequilibra el volumen de agua de las bóvedas y aunado a las vibraciones del tren por su paso, puede entonces hacer que colapse algún tramo de la ruta por la que éste pasa:

*El relleno de momento está ahí, pero nomás que venga un huracán fuerte, categoría 5, de los que han venido fuertes con mucha lluvia, esa cosa que hicieron ahí no creo que vaya a durar, a soportar. [...] y no sólo ésa, varias áreas que son zonas inundables, aunque aquí en la Península piensan que porque todo es plano no hay corrientes superficiales, no, sí las hay (Participante 2, comunicación personal, 28 de mayo del 2025).*

*Además, yo no sabía esto, pero yo me enteré hace poquito que con la extracción de agua que le hicieron al acuífero para poner los pilotes para el Tren Maya, yo lo que entendí, en ese comentario, es que las bóvedas subterráneas que tienen un volumen de agua están llenas y si de repente las vacías, aceleras el proceso de colapso de cenotes (Participante 7, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

Esta dimensión ambiental es importante mencionarla como uno de los aspectos que más destacaron como principal repercusión del tren, percibidos por los participantes entrevistados. Considerando que la naturaleza es un pilar de gran sentido de identidad para la comunidad, las afectaciones a la misma perturban la constitución de los significados culturales y principios de conservación que los pobladores han establecido en su territorio. Lo anterior al degradar el aspecto ecológico mediante la infracción a las normas y reglamentos nacionales e internos de las áreas protegidas y reservas naturales, lo cual sobrepasa también, las dinámicas sociales de autoridad establecidas por los actores sociales en la gestión y administración de su espacio apropiado.

#### 4.4 Ámbito económico

Otro aspecto importante identificado en las entrevistas fue el impacto territorial que se tuvo en el ámbito económico, por lo que de igual manera los participantes compartieron sus perspectivas y se les clasificó en temas principales como las ganancias obtenidas, la generación de empleo, el aumento en la demanda de productos y servicios, y la demanda de materias primas locales, cada uno se explica a continuación.

Como uno de los principales impactos económicos se obtuvo el pago por indemnización al ejido debido a que el tren pasaría por la reserva que aprovecha el Centro Ecoturístico Síijil Noh Ha y por la ciudad, el cual fungió como un apoyo monetario para los ejidatarios y sus familias, como lo expresa uno de los participantes:

*Salvo que, en nuestro caso, pues nos ayudó a través de la indemnización que se hizo, pues se nos dio un recurso y eso benefició a las familias de los ejidatarios (Participante 4 , comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

De acuerdo con los informes publicados por el Diario Oficial de la Federación, se han llevado 4 expropiaciones en el ejido de Felipe Carrillo Puerto, éstas han sido valuadas por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (Indaabin):

- 1) La primera expropiación fue de 163-70-90 (ciento sesenta y tres hectáreas, setenta áreas, noventa centiáreas) de terrenos de temporal de uso común en tres polígonos, donde el monto total de indemnización ascendió a \$127,760,843.00 (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2023).
- 2) La segunda fue de 33-20-85 hectáreas de terrenos de temporal de uso común conformadas por cinco polígonos. El monto total de indemnización ascendió a \$32,045,415.79 (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2025a).
- 3) La tercera de 00-08-86 hectáreas de terrenos de temporal de uso común, donde el monto total de indemnización ascendió a \$84,489.2 (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2025b).
- 4) La cuarta de 01-73-76 hectáreas de temporal de uso común, donde el monto total de indemnización ascendió a \$1,579,478.40 (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2026).

Haciendo una suma de las hectáreas expropiadas, se obtiene una cantidad aproximada de 198. 7347 y considerando que el último dato sobre las hectáreas que abarcaba el ejido era de 47, 073.03, se obtiene que restan 46,874.2953 hectáreas aproximadamente. La superficie del ejido Felipe Carrillo Puerto se redujo en un 0.422%. Aunque esta cifra no es grande, representa la pérdida definitiva de casi 200 hectáreas de terrenos de uso común que antes servían para fines agropecuarios y/o forestales.

#### *4.4.1 Diversificación de ingresos*

Según los entrevistados también se han generado más fuentes de ingresos en la comunidad tras la construcción del tren, principalmente por el aumento de la demanda de servicios y productos, como el del hospedaje y alimentación, debido a la llegada de trabajadores que participaban en la construcción del tren principalmente, ocupaban lugares para vivir durante su tiempo de estadía y el consumo de la comida local para subsistir, como lo expresa un poblador:

*La parte buena, todos los negocios de comida se levantaron, los negocios de renta ¡uf! se fueron por las nubes, se inflaron, se rayaron. Los taxis, todos estábamos contentos, había trabajo (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

Por otra parte, como se mencionó anteriormente en el apartado de los impactos ambientales, se dieron también ganancias de la venta por la extracción ilegal de la flora y fauna local que se dio durante la devastación de la selva, un testimonio general de ello es el siguiente:

*Se llevaron madera, zapotes, aparte sascab, tierra que se vende aquí como pan caliente y sacaron un montón [...] saquearon muchas cosas, se hicieron de mucho dinero, fue ilegal, pero ellos lo hacían (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

#### *4.4.2 Generación de empleo*

Otro de los principales impactos con el que concuerdan los entrevistados, fue la generación de empleo que se dio por la construcción de este megaproyecto; al inicio hubo empleos en las obras para los habitantes locales, incluso entrevistados manifestaron rechazar esta oferta. Sin embargo, la mayoría de los trabajadores no fueron

locales. Los entrevistados mencionaron que llegaron muchos trabajadores de diversos estados del país y de países de Centroamérica:

*Hay empleos en todos lados ¿Cuánta gente vino a trabajar? ¡Uf! Hubo mucha mano de obra, hubo bolsa de trabajo, demasiado, demasiado, porque realmente venía gente de todas partes (Participante 1, comunicación personal, 22 de mayo del 2025).*

*Fue bonita la experiencia de tener a mucha gente acá, porque generaron empleo, o sea, ellos venían a trabajar, pero también, incentivaron la economía, eso sí hay que dejarlo claro, hay que reconocérselo (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

*Hubo trabajo, todos los que estaban en los hoteles se decidieron bajar a trabajar en cada parte de Carrillo y en tramos, y sí trajo buen trabajo, pagaban bien... no todos. Eran, por grupos y por jefes, que te pagaban bien, no eran todos los que te pagan como debían, las horas extras igual, hay unos que te pagaban 60 la hora y otros la pagaban a 80 y el más pagado por hora era el de 100 o 120, éstos son los que se quedaban hasta tres de la tarde a 8-9 de la noche (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

#### *4.4.3 Aumento en el costo de vida*

Se encontró también que se produjo un aumento de costos en los productos y servicios, principalmente en las rentas locales, considerando principalmente que muchos pobladores vieron la oportunidad de ofrecer espacios en su propiedad para los nuevos habitantes de la zona y apoyarse como un ingreso extra a su economía, algunos ejemplos son los siguientes:

*Hubo picos también, momentos en los que los trabajadores, pues, abundaban y, por ejemplo, los pocos lugares que se tenían para las rentas, o sea, la gente que tenía un espacio, lo empezaba a rentar ¿no? a rentar, a rentar y a aumentar de precio porque los trabajadores tenían una nómina, incluso les pagan en efectivo (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Subió demasiado la renta, si ahorita te costaba un cuarto en 700-800 pesos al mes, te cobran 3,500, 4,000 o 6,000 como si fuera Cancún [...] el precio de las cosas subió, hubo una inflación que hizo el golpe del tren, explotó, sube todo, sube la renta, la comida, suben los productos (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

#### *4.4.4 Demanda de materias primas locales*

Resaltó también una incertidumbre y preocupación por el aumento a futuro de la demanda de materias primas locales y de la región, mismas que los participantes piensan, se dará por una mayor facilidad de transportarlas por la conectividad del tren con otros medios de transporte e intercambio comercial, considerando que, si una materia prima es más fácil de transportar, aumenta su demanda y baja su precio, como lo explica un participante:

*Inclusive hay muchos proyectos de producción acá que se están viendo como de transporte de materiales, porque el tren de carga es lo que va a generar el recurso para, pues, poder solventar todo, porque ¿Cuántos turistas viajan en el tren y cómo se pagaría ese tren? O sea, realmente aquí lo que importa es la carga, el transporte de materiales y pues uno se pregunta ¿Qué van a sacar de acá o qué van a transportar por acá? [...] Eso es una cosa y lo otro es que sí hay una demanda, por ejemplo, de una materia prima de aquí en el Norte del país, pues va a ser mucho más fácil transportarla y va a bajar de precio y con ello la demanda aumenta (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

Por otro lado, una inquietud mostrada por algunos participantes se refiere a la posiblemente escasa relevancia turística del megaproyecto, pues concluyen que el objetivo del tren, más que turístico, es influir en la economía de la Península y del país. Por ejemplo, una de las deducciones es que el mayor beneficio será para las grandes empresas agropecuarias, como lo compartió uno de los participantes entrevistados, es la siguiente:

*Quien siembra soya transgénica, tiene un tren que lleva la soya hacia las granjas, porque nosotros no consumimos soya, quienes consumen soya son los cerdos que*

*están en las granjas. Quien tiene granja, ya tiene un tren que le lleve esta carne para exportar a Europa, porque sabemos muy bien que esta carne no se queda acá. Quien tiene energías renovables eólicas, tiene energía para venderle al tren y bueno, también es un tren turístico y las empresas, pues también, tienen un medio de transporte que lleva a los turistas hasta estos lugares de diversión (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

El ejido obtuvo ingresos económicos no sólo por los pagos de indemnizaciones tras el paso del tren, sino también por la generación de fuentes de ingresos por la demanda de bienes y servicios locales, así como la generación de fuentes de empleos para la comunidad local y trabajadores del resto del país, incluso extranjeros, beneficiando a sus respectivas familias. Se añaden también impactos en las dinámicas socioeconómicas por el aumento en los costos de vida y las transformaciones actuales y futuras por el aprovechamiento y uso de sus recursos como las materias primas y los niveles de conectividad con otros medios de transporte e intercambios comerciales que se están generando por el tren.

#### **4.5 Ámbito político**

Otro apartado de importancia es el referente al aspecto político que se vivió y se vive en torno a la ejecución del tren y la comunidad local, pues se encontraron temas delicados y críticos para los participantes, al posicionarse como actores sociales en defensa de su territorio. Se clasificó en tres rubros principales: el primero que describe sucesos sobre la relación fracturada entre la población y el gobierno, en el segundo se describe la falta de información sobre el proyecto y el tercero sobre la presencia de la SEDENA, la Guardia Nacional y la Policía Estatal. Dichos temas se desarrollan a continuación.

##### *4.5.1 Relación fracturada pueblo-gobierno*

Respecto al ámbito sociopolítico, se observó que a los pobladores se les prometió que la construcción del tren sería pensada para “el pueblo”, por lo tanto, sería accesible para las personas locales y podrían transportar sus productos comerciales, como algunos testimonios lo ejemplifican:

*Y también hubo un discurso así al principio, de que, pues el tren iba a ser para la gente, para que trasladen sus productos y todo este rollo (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Al principio dijeron que todo iba a estar barato, que todo iba a ser para el pueblo, para la localidad, que iba a ser de bajo presupuesto, pero la verdad terminó siendo otra cosa (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

*Pues va a haber ingresos a favor, que va a haber turismo, va a llegar gente y todo eso. Como que al inicio parecía ser un buen proyecto, como que daban buenas esperanzas, sobre todo también con el presidente ¿no? porque era como muy querido y la gente esperaba que fuera todo bien hecho (Participante 3, comunicación personal, 01 junio del 2025).*

#### *4.5.2 Falta de información sobre el megaproyecto*

Se identificó en los testimonios también que en la etapa de las consultas hubo falta de información para los pobladores por parte de las instituciones responsables respecto al proyecto del tren, ya que no hubo gran difusión para los pobladores en general, sino que específicamente se tuvo mayor acercamiento con las autoridades ejidales de la zona. A ello, añaden que no se mencionaron daños posibles de la construcción del tren, sino solo los beneficios que se obtendrían, haciendo promesas de que sería un proyecto para el pueblo y sería accesible para las personas locales, además de que podrían transportar sus productos locales, como lo mencionan algunos de los participantes entrevistados:

*Yo estaba más bien de curioso ¿no? Preguntándole a los ejidatarios cómo iba a ser y todo, pero como que sentía una cierta falta de información por parte de ellos hacia mí, pero también por parte de la organización que estaba manejando la consulta hacia ellos, como que, no tenían muy claro qué es lo que iba a suceder y no tenían muy claro, un poco, qué significaba (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Y al final yo no participé de la consulta directamente, pero sí me enteré de que hubo invitaciones como más directas, ¿no? O sea, al Ejido. O sea, no, no hubo una difusión así, grande de como debió de ser de todos los que iban realmente a ser*

*afectados. Fue muy dirigida hacia los ejidos (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*En el día de las consultas, si tú agarras una hoja de votación vas a ver que están enlistados los beneficios y no hay ni un solo impacto negativo, entonces así pues ¿Quién pone no? (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

Resaltan también los entrevistados, aunque no siendo ejidatarios, que en el proceso de las consultas éstas se consideraron no justas por parte de la comunidad, también cómo se dieron a conocer ante los medios de comunicación: que fueron llevadas a cabo de acuerdo con los parámetros legales internacionales para las consultas indígenas. Añadiendo que, como tal, las consultas no fueron eso, fueron más bien un aviso de propaganda de lo que se haría, como se describe a continuación:

*Supuestamente era consulta indígena y pues no estaban en todas las comunidades, sobre todo, estaban como muy tendencioso, también, los que estaban a favor con el partido de Morena o a favor del tren. Como siempre, la política y la cultura política de México, muy cooptado todo, por eso no participé (Participante 10, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Pues lo que yo me enteré después es que la consulta realmente no fue una consulta, no había una opción de decir no, era una difusión del proyecto ¿no? Del tren (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Sí, porque en una consulta te dan opciones, ¿no? O sea ¿Le entras o no le entras? Y lo del tren era más bien: Miren, este es el tren, este es el proyecto, estos son los beneficios. Si fue una propaganda, yo diría, más que una consulta, porque además en una consulta te dirían qué es lo que necesitas (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

Pero, en lo sucesivo, la relación con el gobierno no sólo se vio aún más fracturada de lo que se encontraba por hechos históricos antecedentes, sino también por las acciones emprendidas durante el desarrollo del megaproyecto. Pronto se mostró decepción por el proceso de construcción y ejecución del tren, como lo ejemplifican varios de los entrevistados:

*Mucho ha hecho el Gobierno Federal de pisotear nuestros derechos como ejidatarios y lo estamos viendo ahorita con lo que está pasando, es un pedazo de tierra que nos corresponde y de hecho lo agarraron (Participante 1, comunicación personal, 22 de mayo del 2025).*

*Aunque algunos están arrepentidos, porque se están dando cuenta de las pérdidas que llevó todo eso y que no era como se los pintaron (Entrevistado 3).*

*Esa relación... que ya no le tiene confianza el pueblo al gobierno. Son como los políticos que vienen y te dicen y no cumplen, ya sea en otra cosa, ya se creen dueños de la tierra, hacen lo que ellos quieren. La verdad no creo que acepten tantas propuestas ahorita, sabiendo que les van a hacer otras cosas, a mi punto de vista siento que no le tiene confianza el pueblo ya, el Tren Maya fue el que desató mucho problema, explotó (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

Cabe recordar que, como se describió en el marco contextual, la Región Sureste es una de las zonas del país con un menor desarrollo en comparación con otras regiones del país. En ese sentido, se mencionó que el discurso del desarrollo fue una estrategia política para que la población aceptara con mayor facilidad el megaproyecto, con la esperanza de que mejorarían las condiciones de vida. En consecuencia, se considera que hubo un aprovechamiento de las necesidades por parte de las autoridades hacia el pueblo, justo como lo mencionaron algunos participantes:

*Nunca se hablan de los impactos del tren, entonces la gente cuando va y vota, la verdad es que no estaba votando por el proyecto, si no está votando por lo que carece, por la falta de atención, de recursos: hospitales, escuelas, medicinas. Realmente la gente no quiere un tren, lo que quiere es que haya estos servicios en las comunidades (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

*En la mayoría de los territorios de acá nadie quería el Tren Maya. Se repartió el dinero aprovechando la situación de carencia de las comunidades (Participante 8, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

*Todo es una tendencia que va alineada ¿no? a un estilo, un tipo de desarrollo que, según ellos, combaten el hambre, la pobreza y promueven al desarrollo, pero ¿Qué tipo de desarrollo? ¿A qué le llaman hambre? ¿A qué le llaman pobreza? (Participante 10, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Nos damos cuenta de que el proyecto consiste en crear polos de desarrollo [...] Son las trampas que ellos usan, estos términos ecológicos, de turismo, esto de la sustentabilidad, de la gobernanza local, de ciudades sustentables, esto que utilizan son términos que no estamos entendiendo en las comunidades (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

Para lograr una aceptación, como expresan algunos de los entrevistados, el gobierno hizo uso de estrategias de control de masas mediante programas sociales alternos como “Sembrando Vida”, por ejemplo. Esto funcionaría como un medio por el cual las personas confiarían en que los beneficios y propósitos del tren sí se cumpliesen, al ver que con los programas actuales estaban obteniendo apoyos económicos y con propósitos de bienestar social en el sexenio del anterior expresidente Andrés Manuel López Obrador. Algunos testimonios de ello son los siguientes:

*Creo que también tiene que ver con cómo se ha dado el populismo en los últimos dos sexenios. El tema del repartir dinero, o sea, es algo que tiene, pone al necesitado de su lado, ¿no? Y, por ejemplo, había momentos en los que recuerdo que había un tema de consultas y cosas así y era cuando se repartían, por ejemplo, un día antes, dos días antes, el dinero de “Sembrando Vida” y cosas así, ¿no? Entonces como que era un poco también estratégico de decir mira este gobierno, te estoy apoyando ¿no? (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Estos programas sociales como el de “Sembrando Vida”, “Jóvenes Construyendo el Futuro”, toda esta propaganda de becas y de más, fueron los que terminaron de sembrar en la gente y desarmar estas organizaciones sociales [hablando de la unión entre las comunidades para estar en contra de la realización del tren] [...] Sabían que iba a ser una de las cosas con las que iban a contener a la gente, jugar*

*con la pobreza, jugar con la alimentación (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

Otra manera de “aprovecharse”, comenta un participante, es mediante la declaración de Áreas Naturales Protegidas para despojar de territorio a las comunidades, como se describe continuación:

*Las reservas y las Áreas Naturales Protegidas han sido una de las estrategias que han usado para entregar el territorio. Ahorita nos tenemos que cuidar de que justamente declaren algo (como reserva o ANP), porque es ahí donde entran las empresas y empresarios a hacer estos grandes consorcios turísticos (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

#### *4.5.3 Presencia de SEDENA, Guardia Nacional y Policía Estatal*

Una de las observaciones más repetidas al conversar con los entrevistados fue la fuerte presencia de la SEDENA, la Guardia Nacional y la Policía Estatal en todo este proceso del proyecto, dándose la construcción de cuarteles en zonas estratégicas del territorio. Inclusive, algunos participantes platicaban de experiencias de intimidación y malos tratos a los pobladores, incluyendo el conflicto por el predio denominado Expo Maya. A continuación, algunos testimonios:

*Se vio mayor presencia de la Guardia Nacional, de la SEDENA, de los Marineros, pero también, de policía estatal y hay un montón de reportes sobre los malos tratos que da la policía estatal a los ciudadanos. De que les roban los celulares, de que los empiezan a ver enfrente a ti, de que te golpean, de que te roban dinero y es como si fuera una mafia también ¿no? solo que ahora por parte del Estado (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Quien lo está construyendo es alguien que tiene un rifle en la mano ¿Cómo le vas a decir que no? [...]. Aquí llegó la SEDENA y si te fijas aquí enfrente ya tenemos un cuartel nuevo que se va a llenar de militares y de armas. El Gobierno Federal va a tener muy buen poder acá, se va a concretar ese plan de nación. Ya llegó hasta acá donde no llegaba, hasta el final, hasta esta selva que costó mucho que llegara todo ese modelo del centro del país. Ya llegó y ya lo pueden ejecutar porque hay*

*bastante presencia de personal militar con armas ¿Qué les puedes decir?  
(Participante 8, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

Referente a los impactos en el factor político, se reconoce que con el megaproyecto se incrementó la presencia de las relaciones de poder autoritarias por parte del Estado, generando y fortaleciendo así sucesos como la fragmentación de la cohesión social, mediante el quebrantamiento de la relación pueblo- gobierno tras diversas acciones. Una de ellas, es la creación de expectativas de cambios en bienestar de la comunidad incumplidas. Otro aspecto importante es el aprovechamiento de la vulnerabilidad del territorio por las necesidades de condiciones de vida dignas, convirtiéndose el tren en una estrategia política para promover el desarrollo con el propósito de una aceptación del proyecto, donde el desarrollo sustentable fue un discurso de convencimiento y esperanza para las comunidades. Si bien, reflexionando sobre algunas diferencias entre este megaproyecto y los anteriores llevados a cabo en la época neoliberal del país. Por un lado, el Tren Maya es de propiedad estatal, usa un discurso de justicia social y redistribución de la riqueza, además de haber llevado a cabo consultas populares. Por otra parte, en la época neoliberal los megaproyectos resaltaban por ser concesiones privadas, siendo el Estado un facilitador solamente, buscaban competitividad y no se aplicaban consultas populares. Sin embargo, algunos puntos que podrían ser compatibles tras los resultados presentados son en aspectos como los impactos principalmente ambientales a gran escala en los territorios, buscando un crecimiento económico más que un desarrollo regional e incentivando el incremento de la modernización.

Cabe resaltar que, en ese proceso, y con base en los testimonios presentados, no se logró un entendimiento total de las repercusiones e impactos del tren, lo que lleva a reconocer un precario trabajo social y comunicativo. Siguiendo con las acciones, se incluyen los modos de ejecución en la construcción del tren, las infracciones a los derechos de los pobladores, el uso de programas sociales para control de voluntades y para fractura de organizaciones comunitarias en contraposición del tren y la apropiación y declaración de áreas naturales en el territorio como muestra de dominio y fuerza de poder.

Por otra parte, la presencia militar y de gobierno que intervino impactó fuertemente, causando no sólo un sentimiento de intimidación, sino de resentimiento e invasión,

dando paso a conflictos territoriales y casos de abuso de poder. Finalmente, es importante la percepción que se ha generado sobre el gobierno, pues lo conciben como aquel que impone un modelo de desarrollo centralista y que no es adecuado al estilo de vida y cosmovisión en esta región sureste del país.

#### **4.6 Ámbito sociocultural**

Para este apartado se destacan, los desafíos, perspectivas y luchas socioculturales a los cuales se han tenido que enfrentar durante la ejecución del megaproyecto. Así, se identificaron diversos temas que a continuación se describen.

##### *4.6.1 Efectos en la cohesión social*

En el aspecto de cohesión social, los entrevistados mencionaron la unión entre ejidos y ejidatarios para las negociaciones de sus tierras; sin embargo, resulta importante mencionar que los grupos sociales de ambientalistas, asambleas y asociaciones civiles que mostraban su descontento con el proyecto, eran minoría, como describen algunos de los siguientes testimonios:

*Había un grupo de ambientalistas que no quería, porque igual los de la Reserva de Sian Ka'an, pues tampoco querían que se abriera ese camino porque se iba a perder la naturaleza (Participante 1, comunicación personal, 22 de mayo del 2025).*

*No somos la gran mayoría, somos minoría y también, pues la gran mayoría de la población de Carrillo, sí podemos decir que estaban a favor y que nos veían, así como que... (Participante 10, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Y entonces, si te quedas con que somos bien poquitos, los que estamos haciendo una contrapropuesta o diciendo lo que nos está nos parece bien ¿no? Y los que no, muchas veces es por ignorancia, pues por como conveniencia o comodidad, por no querer perder privilegios, perder un estatus, perder dinero. Está bien, está bien cañón. Sí, muy complejo y amplio (Participante 10, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

Incluso, comentaron sobre la gestión de amparos y de talleres comunitarios:

*Este sí, pues, se hizo un amparo con la compañía de abogados, un amparo indígena social, que hablaba, que argumentaba todos los daños a la cultura y otro ambiental, de todos los daños al medio ambiente (Participante 10, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*¿Por qué no procedió? [El amparo] bueno, pues porque sí hay un como un mandato ¿no? de que esto es orden a nivel nacional y todos se cuadran y se hace, va porque va, una imposición (Participante 10, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Nosotros decidimos regresar a las comunidades y fortalecer los procesos, empezamos a hacer talleres, les llamamos talleres de formación política comunitaria, donde hablamos de temas que tienen de eje central el fortalecimiento de la identidad, pero también, tocamos temas como las leyes agrarias, la defensa del territorio, las estrategias de lucha, el zapatismo y todos estos temas que sabíamos que podrían ayudarnos (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

Además de la creación de amparos y el acercamiento con la comunidad, se comentó que también se hicieron alianzas con académicos y periodistas para comprender la información propagada sobre el tren, ya que, para muchos pobladores, era complicado entender los términos técnicos que se expresaban en los contratos legales y demás datos sobre el megaproyecto. Así es como lo expresa uno de los participantes, por ejemplo:

*Los académicos nos ayudaron muchísimo a entender de qué van estos megaproyectos y estas estrategias que van teniendo, desde lo ambiental y lo legal, principalmente (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

Los entrevistados que formaron parte en las expresiones de desacuerdo con la construcción del tren, también comparten que su opinión en contra fue considerada como no válida porque los demás pobladores la tomaban con una postura política, pensando que su contrariedad era porque eran pertenecientes al partido contrario del entonces sexenio de AMLO, como lo expresó un participante profesionista:

*Creo que había una abrumadora mayoría que, no es que estuviera a favor del tren, pero sí estaba en pro del gobierno y había un discurso muy marcado de quien estuviera en contra del gobierno desde el punto de vista ambiental, como muchos amigos, tendían a hacernos de menos, como si no fuéramos profesionales o como si nuestra opinión no contara como especialistas ¿no? Y hubo un discurso inclusive de odio, de que: ¡Ah el biólogo que se oponía era un pseudobiólogo! ¿no? y así [...] Sí y entonces tu opinión ya no tiene la relevancia que debería de tener ¿no? ya no permea, porque es como lo tildan, de un discurso contrario, nada más, no objetivo (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

Otro aspecto relevante recae en la subestimación de los ejidatarios como autoridad en su territorio, pues hubo el sentimiento de que las autoridades gubernamentales, y personas externas a este, tomaron decisiones y acciones de invasión sobre sus recursos, su territorio, y sobre las necesidades que pensaron tendrían como comunidad, como se describe a continuación:

*La crítica era ¿Por qué están avanzando tan rápido haciendo esto? si ni siquiera hay estudios de cómo puede afectar y era una cuestión de va porque va y se termina en este sexenio por qué se termina en este sexenio. Cuando pudo haber sido un buen proyecto, si se hace de manera adecuada (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Los que están así súper a favor, súper a favor, ni siquiera son de aquí. No viven aquí, no conocen las afectaciones, la mayoría son del centro del país. Y dices, ¿Por qué tomaron la decisión ahí? Porque obedecen al Gobierno y ya pueden decidir sobre tus propios territorios, o sea, sobre los territorios que tú habitas y que sí te afectan y que conoces las dinámicas ambientales y cómo funcionan y que sabes que los están afectando (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*[El gobierno asume] Soy la ley máxima de la zona nacional, soy el que mando y sabes qué, me gusta este terreno de aquí, me voy a hacer mi proyecto, sin*

*respetar que hay un comité de ejidatarios aquí (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

Así como existió ese sentimiento, quedó un gran resentimiento por parte de los participantes activos en la conservación de las áreas naturales como biólogos, activistas y algunos ejidatarios por la invasión a la reserva tras un trabajo arduo para la conservación de la misma, como lo expresan algunos participantes:

*El sentimiento que te digo que me quedó como incautado, igual a otras personas que me han comentado del ejido, es porque ya habíamos tenido muchos programas de conservación apoyadas por el mismo Gobierno, por la SEMARNAT, la CONAFOR y por instituciones nacionales e internacionales para proyectos de conservación y cursos de capacitación y siempre lo que te dicen, es que pues cuides lo que tienes, consévalo, porque los recursos naturales son muy valiosos para la vida y al final sí son limitados... No tienen un precio y luego cuando vienen este tipo de proyectos y ¡pum! te destruyen todo sin ninguna compasión y aparte no te pagan lo que debe ser (Participante 2, comunicación personal, 28 de mayo del 2025).*

*Bueno, pues ¿De qué sirven todos los programas ambientales y de conservación? Si al final [...] no les importa destruir y compensar a las comunidades que fueron afectadas (Participante 2, comunicación personal, 28 de mayo del 2025).*

*Esta parte de acá de la laguna, hay una parte de la laguna que se cerró, entonces eso es lo que de veras que tantos años que lo estamos cuidando y en un dos por tres se vino a cerrarse así nada más (Participante 1, comunicación personal, 22 de mayo del 2025).*

#### *4.6.2 Inseguridad y violencia*

El aumento de inseguridad y violencia fue otra situación mencionada con preocupación, pues con la llegada del megaproyecto ha habido un incremento fuerte en incidentes con la comunidad local, como peleas y aspectos más delicados como el crimen organizado, intensificándose así hechos como los levantones, balaceras, ejecuciones, la venta de droga y los accidentes laborales por las malas condiciones en las carreteras por la construcción del tren. Algunos testimonios lo relatan de la siguiente manera:

*La parte social negativa es que [los trabajadores] toman y se vuelven agresivos en algunos casos, entonces nada raro ver peleas, escuchar cómo: ¡Hey y pelea en tal lugar! y ahí va la policía llega (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

*Y a medida que entran también militares, no sé si hay una relación directa, pero pareciera, aumenta el crimen organizado ¿no?, aumentan los levantones, aumentan las balaceras, aumentan los ejecutados ¿Y a uno, pues qué le da a entender eso? ¿Quiénes son los que manejan y saben manejar armas? ¿Quiénes son los que tienen la posibilidad de obtener armas de esos calibres, de esas fuerzas? [...] O sea, había muchos canales de distribución de droga aquí en la Península de Yucatán. Era un punto estratégico, pero no había los pleitos que hay hoy, no había las ejecuciones que hay hoy, no había esos pleitos entre el crimen organizado y había mucha gente, sí, que vendía, pero desde como pequeños núcleos que no tenían problemas con otros porque cada quien tenía su clientela, en cambio, cuando llega esto, es como bueno o todos se alinean o todos se mueren (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Socialmente, pues yo no le veo beneficio, desde que llegamos, pues las cantidades de muertos de personas que se tiran, ahí cuestiones del narco, pues ha aumentado, la inseguridad ha aumentado, nosotros mismo nos tocan cosas de inseguridad desde que esto inició y bueno, la promesa es que va a llegar dinero a la gente (Participante 8, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

Inclusive, se ha dado el desplazamiento de comunidad local por violencia e inseguridad, comprendiendo que, aunque en la zona ya existía la venta de droga, con la llegada de los trabajadores aumentó la demanda de la misma, incrementado la disputa del territorio entre los cárteles para su venta y generando también, un aumento de violencia e inseguridad por parte de los mismos como resultado. Así, algunos habitantes dedicados a la actividad ilícita anteriormente mencionada, tuvieron que irse por su propia seguridad y la de sus familias.

*Muchas personas que se dedicaban a esto [venta de droga] se tuvieron que ir ¿no? de la ciudad por el tema de violencia (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

#### *4.6.3 Intercambio cultural*

Referente a las relaciones socioculturales, se dio un gran intercambio cultural entre los pobladores y los nuevos trabajadores que llegaron a la zona, justo como lo expresan algunos entrevistados a continuación:

*Durante la construcción sí, hubo bastante gente nueva. Sí, más que nada, gente de otros Estados que vinieron para acá a trabajar y ya (Participante 6, comunicación personal, 23 de mayo del 2025).*

*Lo que trajo el Tren Maya fue una oleada de trabajadores, gente que tiene derecho a progresar, así como tú o yo [...] Muchos vinieron, fue muy nutrido, muy interesante, folklórico, gente de todo el país. Pues allá te puedes dar cuenta de las diferencias en la formación, en el crecimiento, de donde vienen [...] Ellos eran gente trabajadora ¿Sabes qué les reconozco? Son muy trabajadores, muy duros, muy fuertes, no se cansan (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

Con la llegada de trabajadores de otros lugares y países (migrantes centroamericanos) a la zona, en la temporada de construcción del tren, se dio un aumento demográfico, teniendo como consecuencia nuevos residentes y la modificación o creación de familias con los trabajadores externos, como lo platican los participantes:

*Desde el hecho de que muchas de las personas que vinieron a trabajar aquí venían de fuera y algunos se emparentaron, se hicieron familia, dejaron a las mujeres algunos con sus hijos abandonadas y se fueron (Participante 10, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Algunos [trabajadores] se quedaron, hubo de todo, hubo disolución de matrimonios, algunas chicas dejaron a su marido y se juntaron con los del tren, o al revés, algunos muchachos casados dejaron a sus esposas de allá y se juntaron acá (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

Se estima que la población de Felipe Carrillo Puerto alcanzó los 102,017 habitantes en 2024, según las proyecciones del Consejo Estatal de Población de Quintana Roo (COESPO, 2020). Esto representa un incremento significativo respecto a los 83,990 habitantes registrados en el Censo 2020 del INEGI.

Por otra parte, se encontró en los testimonios que ha habido impactos culturales, por ejemplo, en el uso del término “Maya” como estrategia de promoción o, incluso, en su “devastación” de la identidad Maya, justo como se expresa a continuación por diversos testimonios:

*Como por identidad y utilizarlo más como por negocio e incluso, el mismo nombre del Tren Maya, como dice, usa lo maya, la identidad maya, pero, pues no es para los Mayas, ni de los Mayas (Participante 10, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*No sé si has escuchado, que la FAO y algunas organizaciones también de campesinos, universidades, también, científicos, están así con en el aplauso de que se destinó a la milpa maya como patrimonio mundial y [...] ¿Eso qué significa? Hay detrás toda una política ¿no? de atracción hacia las milpas, pero de la gente turista, como si fuera un museo, cuando la milpa es una actividad, es un estilo de vida ¡Ah vamos a ver cómo hace él milpa!, como turistas. Pues no es la onda, mejor súmate a trabajar, ayuda ¿no? así como que "voy a tomar fotos" No, lo que están haciendo es una falta de respeto” (Participante 10, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*Durante muchos años creo que la primera devastación que se nos ha hecho es la devastación a la identidad, creo que eso es algo que ha sido fuertemente atacada ¿Y por qué es importante rescatar y fortalecer nuestra identidad? Porque en la identidad está esta relación que tenemos con la selva, con la naturaleza, con el territorio (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

*Muy comercial, explotan mucho la cultura Maya para generar viajes, turismo, pero realmente dentro de las instalaciones no ves a ningún local casi trabajando, son de fuera, pero sí utilizan la imagen de la Zona Maya para que tenga más expansión en el turismo, nada más utilizan el nombre del Tren Maya, pero puro*

*extranjero viaja, no vas a encontrar casi a ningún local (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

Otro aspecto que se hizo notar, también referente a la identidad, fue que, cuando se les preguntó su opinión al respecto, muchos de los participantes no se sienten identificados con el tren o no lo aprueban, como lo relatan algunas de las expresiones siguientes:

*Nos sentimos tranquilos, orgullosos del tren no, porque nos afectó. Yo pienso que cuando FONATUR que es la encargada junto con SEDENA, nos cumpla, creo que entenderemos que el progreso o “crecimiento” lleva esos efectos colaterales (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

*No sé si haya una afectación actualmente, pero sin duda no hay un beneficio en ese sentido, o sea, el que le pongan el nombre Maya ¿Qué nos sugiere? que están intentando utilizar una palabra o, inclusive en los letreros, están intentando hacerlo como para que la gente se identifique con el proyecto, no sé. Realmente no sé por qué lo están haciendo, porque pudieron poner otro nombre, sería el Tren de la Península (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*No es un proyecto que traiga desarrollo, no es un proyecto que esté pensado para las comunidades, no es un proyecto para hacerle honor a los Mayas, no, no, es un proyecto que está destruyendo y devastando y arrasando con la vida maya (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

*La verdad no nos sorprende, nos duele muchísimo, yo creo que el uso y abuso de lo Maya vino de entrada con el nombre del tren, un tren que nos está matando como pueblo, pero le ponen Maya, desde ahí ya es una burla hacia los pueblos indígenas (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

*No nos sentimos reconocidos, respetados, no sentimos que se nos está haciendo justicia, al contrario, otra vez la burla, esta situación de despojo, este falso reconocimiento, ni siquiera lo pedimos (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

De manera que, si se comprende entonces que la identidad funge como una parte fundamental en la conformación de y la relación con su territorio, se reconoce lo importante que son los conocimientos ancestrales y tradiciones para la comunidad, como lo narran algunos participantes a continuación:

*La naturaleza muchas veces nos avisa, nos platica sobre el tiempo, la época y demás, entonces nosotros de entrada ahí tenemos nuestra educación, ahí nos formamos en nuestro carácter, en nuestros valores, se nos habla de cómo el pájaro Toj perdió sus plumas, entonces nosotros de ahí agarramos los valores de estas narrativas, estas historias, estas enseñanzas que se aplican y se han transmitido de manera oral por el paso de los años. Entonces, yo creo que quienes nos sentimos hombres y mujeres Mayas, no podemos no encontrar símbolos en la selva, en la milpa, en el agua, porque toda nuestra vida ha sido y ha estado inmersa de aprendizaje de esos símbolos, en la interpretación de ellos, en el diálogo constante con ellos, ahí está todo, ahí está nuestra vida, nuestra salud como pueblo Maya (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

*De eso vive la gente de los pueblos, van, cazan o cortan ramón, venden ramón. El monte les da de todo, les da alimento, les da asilo, hay mucha gente que vive del monte y está bonito. Aquí en el monte hay mucha medicina natural, me contaba mi abuelo y el ser humano de hoy en día no conoce (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

En consecuencia, tomando en cuenta los relatos anteriores, se expresa empatía con la comunidad por la afectación al territorio, no sólo en términos ambientales, sino también en términos de identidad y cultura, como algunos participantes lo dicen:

*No coincidimos... una devastación tan grande, porque sabemos que son muchas de las cosas y de las relaciones, de los mensajes, de los símbolos que se pierden cuando hay una devastación como la que está ocasionando el megaproyecto Tren Maya y los demás megaproyectos (Participante 1, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

*Entonces yo creo que esa relación es difícil de decir o difícil de desligar, yo creo que, si perdemos el territorio, perdemos nuestra vida Maya porque ahí está todo lo que nos hace ser quienes somos (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

*Muchos perdieron colmenas, sus sembrados se secaron, sus milpas y a eso se dedicaban [...] Estamos todos congelados, consternados, preocupados, atorados, o sea no podemos hacer nada con eso, es tener y no al mismo tiempo (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

Por lo tanto, en ausencia de ese proceso o de adquisición cultural de los símbolos identitarios y de conformación como parte de ese territorio, se comenta que los nuevos residentes, externos a la comunidad y su cultura, mantienen una falta de amor al territorio:

*La gente que llega de fuera no conoce el lugar, no le tiene un amor al territorio [...] Es un área distinta, acá es un territorio Maya con usos y costumbres distintas, con formas de comunidad distintas de organización, de ver la vida, el tiempo. (Participante 7, comunicación personal, 30 de mayo del 2025)*

Los impactos en el ámbito sociocultural fueron varios. Referente a la cohesión social, se dieron varios sucesos, se mostró, por un lado, una unión de los ejidatarios para las negociaciones de sus tierras. Por el otro, hubo una división en la postura de apoyo y desacuerdo respecto al tren maya, siendo un grupo en minoría quienes mostraban su descontento al proyecto y de cierta manera una resistencia mediante la creación de talleres comunitarios y la gestión de amparos, manifestando así el ejercicio de territorialidad. También, se reconoce la invalidación de opiniones contrarias al tren por asumir que las posturas del grupo en minoría eran basadas en la pertenencia a algún partido contrario al gubernamental. Se destaca de igual manera la sensación de subestimación a los ejidatarios como autoridad en el ejercicio de gestión y administración de su territorio y un resentimiento por la invasión en sus áreas de conservación. Continuando con las afectaciones en la cohesión social, destaca el aumento e intensificación de la inseguridad y violencia, misma que no se había

presentado en esos niveles, provocando no sólo preocupación en los pobladores, sino también el desplazamiento de muchos.

Otros impactos en las dinámicas socioculturales han sido el intercambio cultural por la llegada de nuevos residentes o el aumento demográfico. Respecto al enfoque cultural, se comparte el rechazo a identificarse con el tren como algo propio, que los representa e inclusive que les honra o enorgullece, considerando que su identidad se vincula con la selva, la naturaleza y su territorio. Se consideró que se realiza la promoción del tren mediante la utilización superficial de su cultura, contrastando con la importancia de los significados y símbolos que los actores locales construyen en las apropiación, delimitación y reproducción de su territorio.

#### **4.7 Ámbito turismo**

Finalmente, en el presente apartado se describe lo referente al ámbito del turismo, ya que uno de los principales objetivos por los cuales se identifica y justifica la construcción del tren es por la intención de querer impulsar el turismo local de la Península. Por lo tanto, con la información obtenida de los participantes respecto a su perspectiva en este rubro, en el aspecto referente al turismo local, se describen diversas opiniones e impactos surgidos tras este megaproyecto.

##### *4.7.1 Turismo local*

Los integrantes cuentan que existieron pérdidas de infraestructura en el hospedaje que ofertan por una inundación en el Centro Ecoturístico causada tras el aumento del nivel de la laguna por su relleno durante la construcción de las vías del tren.

También se notó un cambio en los planes de emprendimiento sobre propuestas de turismo local, pues algunos habitantes han pensado en un giro de ideal referente a posibles proyectos turísticos de la zona, si antes se tenía la inquietud de generar experiencias ecoturísticas, ahora piensan mejor en construir piscinas y balnearios con la idea de que es más rentable y fácil de gestionar, por lo tanto, ha cambiado la forma de querer ofertar las experiencias, como lo menciona un entrevistado a continuación:

*El tren pasa a la orilla de la carretera, pero los ejidatarios ya se habían repartido dos hectáreas a la orilla de la carretera, entonces el tren pasa justamente atrás y*

*hay varios compañeros que querían hacer proyectos ecoturísticos y hacer senderos hacia la selva atrás y pues sus terrenos quedaron justamente entre la carretera y el tren [...] Pues ya cambiaron su visión de hacer un proyecto ecoturístico y ahora lo que quieren hacer es una piscina y un balneario (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

Cuando se les preguntó a los participantes sobre los impactos, ya sea positivos o negativos percibidos por el turismo local desde la puesta en marcha del tren, los entrevistados, incluidos los integrantes del Centro Ecoturístico, concluyeron que desde su perspectiva no han notado los beneficios significativos por aumento de visitantes, algunos testimonios son los siguientes:

*No hay mucho flujo de visitantes, nos lo dicen los taxistas que son los que van allá [a la estación del tren], por lo mucho llega uno o dos, tres, cuatro (Participante 2, comunicación personal, 28 de mayo del 2025).*

*¿Te digo por qué no veo al tren como una bomba? Porque las estaciones están en la ciudad y la otra estación está hasta Limones y nada más pasa entre las orillas de la ciudad, no tiene varios paraderos ni nada, es más turismo entre ciudades de punta a punta (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

*No ha sido un tren que nos favorezca a nosotros, a las comunidades, al día de hoy, si tú te das cuenta, quienes viajan en el tren pues vas a ver que son turistas, no es la gente de pie [local]. No estamos usando el tren, no está pensado para las comunidades (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

*¡Vamos a conocer la selva! Ajá, pero nos estás deforestando, nos estás impactando con un tren ¿Y te atreves a decir que es un turismo amigable con el medio ambiente? Estamos viendo que no, que hay muertes de animales, relleno de cenotes, devastación de los árboles y reservas que han sido impactadas, no se puede hablar de un turismo limpio [...] Lo más nuevo es lo del “Renacimiento Maya” y nosotros decimos ¿Renacimiento? Pues cuándo nos mataron ¿Qué quieren renacer? (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

Las personas entrevistadas contemplan que quedó inconcluso el planteamiento e inclusión de la promoción en el tren, como actor de turismo comunitario, por parte del

ejido. En ese sentido, comentaron que les gustaría que existiera una propuesta de una investigación de mercado para mejorar la oferta del turismo local y exista mayor demanda de sus actividades y productos, así como de otras cooperativas turísticas de la zona, como lo expresan algunos participantes a continuación:

*Queremos ver junto con todos los compañeros, pues ir a promocionar allí en las estaciones del tren para que se conozcan las cooperativas, no solo Xcaret y Xelhá, sino conocer el turismo local, que se conozcan las comunidades, no precisamente playas, no, pero si dar a conocer todo, bueno, las cooperativas que tenemos, nuestro servicio de turismo (Participante 3, comunicación personal, 01 junio del 2025).*

*Haciendo una investigación de mercado para ver en dónde están las fallas, esto va a seguir, se va a volver una especie de elefante blanco porque ni siquiera hay turismo, ni siquiera está levantando ese tema [...] agencias que organicen paquetes de turismo comunitario, que acerquen a Síijil, de manera que se armen grupos, que utilicen el tren, pero que vengan para acá, no se vayan solamente a Cancún (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

*Lo que yo creo es que a lo mejor tendrían que acercarse los de la administración del tren de FONATUR con la parte cultural, con los grupos artesanales para que en las estaciones se vendan artesanías, creo que eso se tiene que hacer para que se logre una identificación cultural. El turista viene en un bonito tren, pero baja de las estaciones y no ves nada que identifique al lugar, a la localía, ahí está el problema (Participante 4, comunicación personal, 27 de mayo del 2025).*

Una preocupación, en este aspecto del turismo, es que no hay suficiente infraestructura para el recibimiento de más visitantes, además de los limitados recursos urbanos que se necesitarían para ello, pues a mayor demanda de servicios turísticos, se requerirán servicios urbanos como agua, electricidad, entre otros más. Ello se une al riesgo de colapso en alguna parte de la ruta del tren, como anteriormente se explicó. Un testimonio que relata esta preocupación es el siguiente:

*A mí me preocupa lo que va a pasar con la sobre carga de personas aquí, porque la energía ya nos está faltando, se cuatrapea de repente, colapsa. Y eso que aún*

*no estamos en la máxima capacidad de carga prevista con lo que va atraer el volumen de personas que traerá el tren (Participante 7, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

*Entonces el proceso de colapso de bóvedas puede acelerarse y puede, esperemos que no, de verdad, tocamos madera, pero cuando pase el tren por ahí, se colapse algo. Imagínate va el tren lleno. Ahí no se hicieron estudios de suelo, de grosor de capas de roca, no se hicieron nada de esas cosas (Participante 7, comunicación personal, 30 de mayo del 2025).*

#### *4.7.2 Turismo extractivista y el Proyecto “Puerta al Mar”*

Se dio a conocer, por ejemplo, que, previo al inicio del proyecto del tren, hubo un ofrecimiento de Grupo Xcaret para plantearles la construcción de un proyecto turístico en las lagunas, lo que fue rápidamente rechazado por el ejido, como lo menciona un entrevistado:

*Pues hace unos años sí logré escuchar que el de Grupo Xcaret quería comprar toda esa parte [...] pero no lo vendieron los del ejido (Participante 6, comunicación personal, 23 de mayo del 2025).*

*Hace como 6 años si no me equivoco, en esta parte quería entrar Xcaret. Acá había una propuesta, un plano que nos vinieron a mostrar donde acá va a estar esto, lo otro y acá Síijil se derrumbaba. Era una persona que estaba interesada en esta zona y dijimos que no, no lo aceptó ni el ejido, no lo aceptaron la gente que trabaja con nosotros, que tiene ese conocimiento sobre el impacto que iba a ser acá, imagínate todo eso, no, no [...] No lo va a manejar el ejido, lo va a manejar el gobierno, personas extranjeras que van a invertir (Participante 1, comunicación personal, 22 de mayo del 2025).*

Además de los efectos mencionados anteriormente, las y los participantes entrevistados mostraron cierta preocupación sobre los posibles impactos a futuro, aunque el tren ya está en operación, aún existe la intriga sobre los efectos que pueden surgir con el tiempo. En ese sentido, consideraron que los actores realmente beneficiados serán los grandes proyectos turísticos con inversión externa a la comunidad, de tipo extractivista.

Aunado a lo anterior, una temática que surgió durante las conversaciones fue el proyecto mencionado por la mayoría los participantes “Puerta al Mar”, descrito en el capítulo 2, cuya reanudación a partir de la construcción del tren ha generado un gran revuelo y molestia en la comunidad. Algunos comentarios respecto a este subproyecto alternativo al tren son:

*Lo único que tendría impulso sería lo de Puerta al Mar, que algún extranjero sepa que ya haya terminado, acá hay una puerta al mar, vamos, rentamos en Carrillo y nos vamos, así cuando esté terminado bien. Son más aventureros los extranjeros, les encanta el mar, ir en bicicleta, ir bajo el monte (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

*Esto del proyecto Puerta al Mar, que va de conectar la selva con el mar, entonces el hacer esta conexión genera grandes ganancias, desarrollar grandes centros turísticos. Esto es la toma de la selva y el mar, que durante años ha sido cuidado por las comunidades [...] Se va a desarrollar esta zona turística, nos parece muy lamentable porque es selva y mar lo que se devastaría (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

*Desarrollos como Puerta al Mar que también están pensados para que sean grandes polos de desarrollo del turismo (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

*El proyecto Puerta al Mar es a la par del tren, o sea, si no hubiera habido el proyecto del tren, no hay Puerta al Mar (Participante 9, comunicación personal, 29 de mayo del 2025).*

*La verdad no lo veo como una bomba ahorita [refiriéndose al tren], tal vez lo que sería una bomba, no sería lo del tren, sino lo de la Puerta al Mar, eso va a tener más impulso (Participante 5, comunicación personal, 24 de mayo del 2025).*

Se puede observar, en este caso, que las posturas corresponden a una perspectiva crítica hacia el proyecto, que, conforme a lo encontrado en informes y medios de comunicación, se asocia a futuros efectos devastadores.

En síntesis, las repercusiones en el ámbito del turismo se manifiestan en la afectación en la infraestructura del centro ecoturístico como consecuencia del aumento en el nivel de la laguna por el relleno de una parte de esta durante la construcción del tren. También, hubo cambios en los planes de emprendimiento para propuestas y en la oferta de experiencias de proyectos turísticos locales. Sin embargo, no se reconocen impactos significativos positivos para los participantes tras la puesta ya en marcha del tren y funcionamiento de la estación ya sea en el aumento de visitas al centro ecoturístico, incluso, se llega a mencionar que el tren no es un ejemplo de un turismo amigable o limpio por las repercusiones principalmente ambientales. Además, se queda inconcluso lo referente a la inclusión del centro ecoturístico en la oferta turística del tren y la promoción, no solo de éste, sino de las demás propuestas de turismo comunitario existentes en el lugar, encontrándose así el tren ya en operación. Se expresó así la intención de crear iniciativas para el aumento de la demanda turística.

Otro aspecto para rescatar es la preocupación por dos factores, el primero por la infraestructura turística, los recursos urbanos y servicios turísticos que se necesitarán para el soporte en un aumento futuro de visitantes y turistas; el segundo, el riesgo de colapso en alguna parte de la ruta del tren. Aunque pueda interpretarse como una contradicción por parte de algunos de los entrevistados al mencionar que no hay un aumento significativo de visitantes y turistas, por otro lado, al desear que incrementaran, también, reconocen que no se está preparado en cuestión de infraestructura y los servicios necesarios para su recibimiento, además de las problemáticas que pudieran surgir tras la demanda dada por los mismo.

Finalmente, un aspecto que resaltó en este ámbito no sólo fue la oferta de proyectos turísticos en la reserva, sino también la creación y ejecución de subproyectos complementarios al tren como el proyecto “Puerta al Mar”, generando molestias en la comunidad por afectaciones ambientales, al percibirse que este subproyecto tendrá mayor revuelo que el propio tren. Por ello, se asume que ese proyecto, en conjunto con el tren, tendrá efectos en aspectos como el interés de inversionistas y grandes empresas capitalistas por intervenir en la participación de su creación, ejecución y gestión, siendo ellos los mayormente beneficiados, más que la propia comunidad y las propuestas locales de turismo existentes.

Para culminar es interesante corroborar la relación de algunos conceptos considerados inicialmente con los resultados expuestos durante este capítulo. Al repasar la concepción del territorio como un espacio apropiado y delimitado por un actor social que lo vuelve simbólico debido a los vínculos emocionales, como lo es el sentido de pertenencia e identidad, y en donde se establecen elementos en común (cosmovisiones, prácticas cotidianas y/o rituales, derechos y obligaciones) para asegurar la perduración del espacio; se manifiesta y sintetiza, en uno de los testimonios recabados, dicho sentido de pertenencia y configuración del territorio:

*La naturaleza muchas veces nos avisa, nos platica sobre el tiempo, la época y demás, entonces nosotros de entrada ahí tenemos nuestra educación, ahí nos formamos en nuestro carácter, en nuestros valores, se nos habla de cómo el pájaro Toj perdió sus plumas, entonces nosotros de ahí agarramos los valores de estas narrativas, estas historias, estas enseñanzas que se aplican y se han transmitido de manera oral por el paso de los años. Entonces, yo creo que quienes nos sentimos hombres y mujeres Mayas, no podemos no encontrar símbolos en la selva, en la milpa, en el agua, porque toda nuestra vida ha sido y ha estado inmersa de aprendizaje de esos símbolos, en la interpretación de ellos, en el diálogo constante con ellos, ahí está todo, ahí está nuestra vida, nuestra salud como pueblo Maya (Participante 11, comunicación personal, 18 de junio del 2025).*

La conformación del Centro ecoturístico expresa un ejemplo de actor social territorial, al estar constituido por personas con un propósito común de ejercer una estrategia voluntaria de aprovechamiento de sus recursos ubicados en la reserva ejidal, a través del turismo y la conservación ambiental, a su vez, también, contribuyendo con lineamientos, normas, derechos y obligaciones acordadas para su gestión y como requerimiento para pertenecer al mismo. Estos propósitos y lineamientos expresan una intención de favorecer efectos positivos en su territorio y a su vez evitar los impactos negativos.

De acuerdo con el Plan director para la Ordenación Territorial de Alburrrá-Río Cauca (2006, citado por Ledys, 2015) los impactos territoriales, se describen como aquellas

transformaciones substanciales en la estructura y el funcionamiento territorial, manifestándose, así como un cambio significativo en la finalidad y en el futuro del territorio en cuestión.

Tal como comparte Álvaro (2023) en su caso de estudio, algunos efectos en el territorio pueden generarse por causas como la inversión y reinversión de capital por agentes externos para la creación de proyectos, buscando mejorar las condiciones sociales. Lo anterior se corrobora tras las inversiones nacionales e internacionales implicadas para la construcción del Tren Maya, justificando el propósito de conectar las principales ciudades y circuitos turísticos de la región, para integrar territorios de gran riqueza natural y cultural, contribuyendo así en el desarrollo turístico, ambiental y social en la región.

En continuidad con Álvaro (2023), estas inversiones llegan a generar, sin embargo, cambios en el paisaje, mismos que se hallaron reiteradamente en este estudio, pues para llevar a cabo el megaproyecto se realizaron deforestaciones en la selva, misma que es un factor importante en la constitución del territorio por los significados atribuidos a ésta.

Otros impactos mencionados en la revisión de la literatura son, por ejemplo, los que menciona Pérez (2019), como la privatización del espacio, expropiación de predios, desalojos, alteración en el uso del espacio, competencia entre la economía local, segregación socioespacial, ruptura de la cohesión social, desigualdad y exclusión entre la población, gentrificación, afectación a la identidad, movimientos sociales, entre otros más. En concordancia con esto, en los resultados se confirman varios impactos como: las expropiaciones en el ejido, la ocupación del predio Expo Maya por parte de la SEDENA que aún se encuentra bajo control de la misma tras ya la puesta en operación del tren, alteraciones en el uso del espacio (expansión urbana, cambios en el uso de la tierra, presencia de empresas de producción alimentaria e inmobiliarias), aumento en los precios de las rentas, la fractura de la cohesión social (ruptura de la relación pueblo-gobierno, creación de grupos sociales y asambleas minoristas en oposición al tren, aumento de la inseguridad y violencia ocasionadas por el aumento del crimen organizado, así como el desplazamiento de algunos habitantes por ello), por mencionar algunos.

Respecto a la territorialidad, comprendida como “las formas e intenciones de apropiación, organización y control material y simbólico del espacio, de parte de distintos actores, haciendo uso de ciertas prácticas, estrategias e instrumentos determinados espacial y temporalmente” (Zanotti, 2018, p.5), se refleja el ejercicio de la territorialidad mediante acciones comentadas por los participantes, como la creación y unión de grupos sociales de ambientalistas, asambleas y asociaciones que gestionaron amparos con motivos ambientales y culturales, la impartición de talleres comunitarios de formación política y la creación de alianzas con académicos y periodistas.

Por último, en lo relativo a los conflictos territoriales, que son un ejemplo de manifestación de la territorialidad, y que se definió como “las disputas por el control exclusivo sobre los recursos naturales, culturales y significados atribuidos a los mismos en la producción o reproducción de un territorio” (López y Betancourt, 2021, citado por Jouault et al., 2023:87), se encontraron testimonios respecto a situaciones de ejercicio de poder autoritario por parte del Estado, causando conflictos en el territorio. Lo anterior incluyó referencias a la fuerte presencia de la SEDENA, la Guardia Nacional y la Policía Estatal, construcción de cuarteles en zonas estratégicas del territorio, experiencias de intimidación y malos tratos a los pobladores, la subestimación de los ejidatarios como autoridad en su territorio, la invasión a la reserva forestal mediante la infracción de las normas y reglamentos nacionales e internos de las Áreas Naturales Protegidas y Reservas Naturales del ejido, la imposición de un modelo de desarrollo centralista, el conflicto antes mencionando por el predio Expo Maya, entre otras más.

## CONCLUSIONES

El tema del territorio se ha estudiado desde diversas disciplinas y temporalidades, sin embargo, en relación con el aspecto sociocultural, se reconoce como aquel espacio en donde existe una apropiación por parte de agentes sociales, dándole así una configuración, significado y finalidad mediante los símbolos, la identidad y la territorialidad que crean en conjunto. La llegada de megaproyectos que justifican su ejecución con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de la población genera grandes expectativas, pero también impactos, debido a la inversión y reinversión de capital, además de las implicaciones para su construcción. Por lo tanto, el territorio puede sufrir diversos efectos que influyan en él desde aspectos sociales, culturales, económicos, políticos-administrativos y principalmente medioambientales, lo cual resulta de preocupación considerando que la relación de una comunidad con su territorio es vital, pues impacta principalmente en las actividades de supervivencia que desarrollan en éste y, por lo tanto, en la constitución de su identidad, estableciendo así las dinámicas sociales.

Con la construcción del megaproyecto Tren Maya se han reconocido grandes impactos desde diversos sectores, principalmente en aspectos medioambientales, como se ha documentado por parte de diversos medios informativos y actores sociales. Sin embargo, en este trabajo se planteó como problema de investigación la relevancia de conocer los impactos territoriales ocasionados por la construcción del Tren Maya en el municipio Felipe Carillo Puerto, considerando de interés particular la percepción y postura de los actores que promueven el turismo de base comunitaria y pueden representar un papel importante en la conservación del patrimonio cultural y natural de la zona, así como la perspectiva, experiencia y acciones de defensa del territorio por parte de miembros de la comunidad local afines a esta visión ante los impactos causados en este proceso de ejecución del megaproyecto.

Se consideró que el enfoque teórico adecuado para abordar esta investigación fue desde el enfoque socioterritorial, debido a que abarca las cuestiones relacionadas con la construcción social de sentidos y significados del territorio, concibiendo al espacio como uno que abarca a la vida y los recursos, organizado con base en las relaciones que establecen quienes lo habitan y lo configuran, dándole sentido e identidad y volviéndolo simbólico debido a los vínculos emocionales y elementos en común como lo puede ser una cosmovisión, prácticas cotidianas y/o rituales, así como derechos y obligaciones con el objetivo de asegurar la perduración del territorio. Así, los principales conceptos base de la presente investigación fueron el territorio, los impactos territoriales, la territorialidad, los conflictos territoriales, los megaproyectos y la relación con el turismo.

Referente a la metodología, se decidió optar por una metodología cualitativa, debido a que desde este enfoque se permite comprender la realidad social mediante el entendimiento, descripción y explicación de significados, lo cual se ajusta al objetivo general de esta investigación que fue analizar los impactos territoriales ocasionados por el Tren Maya desde la perspectiva de los participantes de la cooperativa turística “Síijil Noh Há” y participantes en actividades de turismo comunitario y de conservación, en el municipio Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo, por lo que se buscó lograr una comprensión del tema permitiendo obtener información de los actores sociales como sus significados, percepciones, creencias, reflexiones, entre otros aspectos más.

Como aspectos a destacar, con referencia a los resultados empíricos, se reconoce en la visión de estos actores que desde el aspecto geográfico se dieron procesos de negociación entre las partes implicadas de la comunidad local con la autoridad responsable de la ejecución del tren, así como conflictos territoriales por el predio Expo Maya con la SEDENA, misma que ejerció abuso de autoridad. Se suma la presencia de dificultades para acceder a las parcelas ejidales y al aprovechamiento de los recursos deforestados durante la construcción del proyecto. También sobresalen impactos en la expansión urbana e industrial y creación de subproyectos alternos a la construcción del tren. Lo anterior muestra que las modificaciones del espacio físico y sus condiciones de acceso han afectado la forma de vida que se refleja en esa visión inconforme de los entrevistados.

En cuanto al ámbito ambiental, destaca la idea de una fuerte devastación ambiental de la flora y fauna local, incluida la caza y venta ilegal de esta, añadiéndose la fractura del ecosistema de las reservas naturales, la contaminación de los mantos acuíferos, infracciones e irregularidades en la protección de las ÁNPs y la preocupación por colapso en tramos de la ruta del tren. En este ámbito, se expresaron los efectos percibidos con mayor importancia por el tren, lo cual desde el aspecto territorial significaría que lo ambiental es un ámbito vital, por encima de lo económico incluso, para la visión de estos grupos.

Para el ámbito económico resultó relevante el aumento en ganancias, en la oferta y demanda de productos y servicios locales y la generación de empleo, así como del aumento de la demanda en las materias primas de la zona y la expansión y llegada de inmobiliarias que impactan en la expansión urbana y demográfica del territorio. De esta manera, los beneficios monetarios resultan importantes para la población, pero los grandes desarrollos con dinero externo generan mucha desconfianza.

En el ámbito político, se percibe y denuncia una notoria e inusual presencia de la SEDENA, de la Guardia Nacional y de la Policía Estatal, lo que causó abusos de autoridad de diversas maneras. Se destacó la construcción de cuarteles en zonas estratégicas del territorio. Ello, tras las acciones emprendidas por las autoridades competentes en la ejecución del tren, contribuyó con un aumento de la fractura de la relación entre los pobladores y el gobierno en todos sus niveles, provocando así un sentimiento de decepción. La conclusión de los participantes en este estudio ha sido que existió un aprovechamiento de las necesidades de la comunidad, justificando y prometiendo resultados de desarrollo por parte del gobierno con la construcción del megaproyecto.

Para la cuestión sociocultural, destacaron tres efectos importantes. En primer lugar, los impactos en la seguridad y convivencia social, debido al aumento considerable de la violencia e inseguridad en el territorio, asociado a la alta presencia de los cuerpos policiacos. En segundo lugar, los efectos sobre la cohesión social, pues si bien se reconoció la unión entre ejidatarios de grupos sociales de ambientalistas, asambleas y asociaciones civiles que mostraban su descontento con el proyecto, se dio una ruptura entre ellos, pues los grupos de activistas resultaron ser una minoría mal vista debido a influencias de la corriente política y partidista dominante. En este aspecto, también se

testimoniaron acciones emprendidas para defensa del territorio como la creación de amparos, talleres comunitarios, difusiones en redes sociales sobre las situaciones presentadas y alianzas con profesionistas, además de identificar sentimientos de decepción, subestimación y resentimiento en los participantes. Como tercer aspecto, referente a la cuestión cultural e identitaria, destacó en los testimonios que el Tren Maya ha contribuido en la percepción sobre que los proyectos relacionados con el turismo propagan la mercantilización de la cultura maya, y que ello entre otras cosas les fomenta la postura de no identificarse con el tren y desaprobarlo.

Respecto al turismo, se manifestó en tono de denuncia que hasta el momento no se han reflejado beneficios significativos para la comunidad ni para el centro ecoturístico, sino que por el contrario se han dado impactos negativos en la movilidad local y la infraestructura del centro ecoturístico. Así también, se subrayó una preocupación por la demanda de recursos naturales tras la expansión urbana y el colapso de tramos en la ruta del tren; destacando también la insuficiente infraestructura para el recibimiento de visitantes y nuevos habitantes. En suma, el caso inconcluso del acuerdo de promoción del centro ecoturístico en el tren, como actores en esta actividad y la propuesta de una investigación de mercado para mejorar la oferta del turismo local. Lo anterior, con base en la sensación de preocupación por el inminente desarrollo inmobiliario y comercial extractivista en un futuro próximo, ya iniciado con el proyecto de Puerta al Mar, del cual se considera que las comunidades van a ser excluidas de sus beneficios.

Con relación al primer objetivo específico de describir los impactos del Tren Maya desde la perspectiva del centro ecoturístico respecto al territorio y su relación con éste, se logró recabar información desde una perspectiva en particular, la cual está influenciada por los participantes del centro ecoturístico, grupos sociales, asociaciones civiles y actores sociales que pertenecen al territorio con ideales de conservación de los recursos naturales y culturales, así como de la defensa del territorio y que a su vez estos representan una minoría en la sociedad. Se obtuvieron diversos temas a describir; resaltando algunos puntos clave como el aspecto relacionado con el medio ambiente y la relación que se tiene con él, resultando que éste representa el medio no solo por el cual se aprovecha para su subsistencia y actividades cotidianas, incluyendo las de giro turístico, sino además representa el espacio donde se crean los valores sociales de las

narrativas, historias y enseñanzas basadas en éste, que se aplican y se han transmitido de manera oral por el paso de los años, por lo que se construye un carácter e identidad a partir de ello.

Del ámbito político, resalta que, aunque exista una relación significativa de conservación e identidad con los recursos naturales y de estos actores sociales en particular, se dan expresiones de impotencia, como “la reserva es del gobierno y contra eso no se puede hacer nada”, resultando que, aunque esté presente un ejercicio de territorialidad, en su defensa, existe esa visión de desilusión.

Con relación al segundo objetivo específico de identificar las acciones emprendidas por la población para la negociación y la adaptación a los impactos del Tren Maya, se concluye que los ejidatarios llevaron a cabo acciones de negociación para la indemnización, la creación de amparos, manifestaciones, talleres comunitarios y difusión de información en redes sociales y medios de información por parte de los grupos sociales en minoría como manifestantes en contra, ambientalistas, asociaciones civiles y ONGs. Sin embargo, la información recabada muestra que ello ha sido insuficiente para tener una sensación de conformidad y que su visión a futuro les plantea mayores complicaciones por la participación de otros actores económicos, como los inmobiliarios, con los cuales se tiene menor capacidad de negociación.

Sobre los alcances que se lograron en la presente investigación, se puede considerar que se recabó suficiente información sobre los impactos territoriales en distintos temas que conforman al territorio elegido a estudiar. Ello contribuye en la confirmación de los principales impactos mencionados en las investigaciones antecedentes por causa de megaproyectos turísticos y otros no necesariamente turísticos. Por otro lado, explorar la perspectiva de un grupo minoritario de la población sobre el territorio en interés de investigación permite tener y mostrar una visión más realista de la conformación compleja de las sociedades, al considerar aspectos como el desarrollo y sus implementaciones desde proyectos que involucran el sello del turismo. Se puede decir que se obtuvieron perspectivas relevantes respecto al territorio, en especial respecto al ámbito socioterritorial, implicando aspectos relacionados a lo político, social y cultural.

La información recabada nos permite corroborar la importancia de comprender que la identificación con el territorio, o la identidad territorial, funge como parte vital en la conformación de y en la relación de los actores sociales con su ambiente. Por ello resultan fundamentales los conocimientos ancestrales, símbolos, costumbres y tradiciones para la comunidad que produce este territorio; por lo tanto, la llegada de actores ajenos, con desiguales capacidades de acción, influirán e impactarán en la producción y reproducción del territorio, poniendo en juego la realidad presente y futura del mismo.

Las limitaciones del estudio, identificadas durante el proceso de investigación fueron, la dificultad de acceso a participantes. En específico, la negación de algunas personas recomendadas por conocidos mutuos para entrevistarles, debido a la falta de tiempo y disponibilidad por las actividades y funciones a las que se dedican. Ello, sin descartar también la posible desconfianza por los temas de conversación que, al mencionar el tema general por anticipación, pudieron haberse suscitado. A ello se suma la falta de recursos y apoyos para una estancia de trabajo más larga, ya que la realizada fue breve, por lo que hubo una limitación en la cantidad y profundidad de la información recabada.

Las recomendaciones para futuras investigaciones en el tema abordado y relacionados a éste podrían ser:

- Para futuras investigaciones sería interesante realizar una búsqueda de la percepción de más pobladores y comunidad que se identifique con el tren y a favor de su construcción.
- Para los visitantes se recomienda una búsqueda previa sobre la oferta de los productos y servicios de los lugares donde se planea ir, ya que es importante conocer las implicaciones para que sea posible esa oferta, además de aprender y ejercer las recomendaciones para ser un turista o visitante responsable.
- Para los actores influyentes y ejecutores de proyectos de ordenamiento territorial y turísticos: a) considerar estudios con enfoque sociocultural para recabar diversos puntos de vista más completos, ya que, aunque sí se realizaron tanto sondeos como estudios en el aspecto ambiental, principalmente, el enfoque del aspecto social permitiría, antes de su aprobación, la disminución de los impactos negativos de futuros proyectos, no sólo en el en el aspecto sociopolítico, sino en diversos ámbitos

más; b) respetar las decisiones y opiniones en desacuerdo o negación por parte de las comunidades locales, en relación con la ejecución de proyectos y megaproyectos. Es muy importante la inclusión de la comunidad local en las propuestas de los proyectos como actores guías que permitan enriquecer y contribuir en la planeación, organización, ejecución, operación y evaluación de estos desde su experiencia y conocimiento como factor clave en la configuración de su territorio.

# BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía Mayor de Bogotá Secretaría de Educación del Distrito (2019). *Ambiente y territorios*. <https://repositorios.educacionbogota.edu.co/server/api/core/bitstreams/01614e7b-3221-4107-b62e-83fa56ffd116/content>
- Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario (APTC). (2006). *Síjil Noh Há*. Turismo Comunitario. Recuperado de: <https://www.viajaturismocomunitario.com/sijil-noh-ha>
- Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario (APTC). (2016). *Turismo Comunitario. Alianza Peninsular para el Turismo Comunitario*: <https://www.viajaturismocomunitario.com/>
- Álvarez Chombo, N., & Zafra García, K. A. (n.d.). UNAM FACULTAD DE ECONOMIA. INAE V Región Norte. <http://www.economia.unam.mx/cedrus/pdf/Norte.pdf>
- Álvaro, H. F. (2023). *Gentrificación periurbana y cambios socioterritoriales en la periferia de Puebla, México*. Pontificia Universidad Católica de Chile. EURE, Vol. 49 (146). <https://doi.org/10.7764/eure.49.146.06>
- AMLO. (2023). *Aumentan Áreas Naturales Protegidas en gobierno de la 4T; Tren Maya promueve conservación de ecosistemas* – Presidente de México. Presidente.gob.mx: <https://amlo.presidente.gob.mx/aumentan-areas-naturales-protegidas-en-gobierno-de-la-4t-tren-maya-promueve-conservacion-de-ecosistemas/>
- Ayuntamiento de Mérida. (2020). *El Cabildo de Mérida autoriza un convenio de colaboración con Fonatur para el cuidado y fortalecimiento de la Reserva Ecológica Cuxtal ante la construcción del Tren Maya*. <https://prensa.merida.gob.mx/sala-de-prensa:> <http://prensa.merida.gob.mx/8774/El-Cabildo-de-Merida-autoriza-un-convenio-de-colaboracion-con-Fonatur-para-el-cuidado-y-fortalecimiento-de-la-Reserva-Ecologica-Cuxtal-ante-la-construccion-del-Tren-Maya>
- Beltran, E. (2024). *Negative Social Perceptions and their Impacts on the Maya People*. Master's thesis. Chapman University. <https://doi.org/10.36837/chapman.000572>
- Benedetti A. et al. (2011). *Territorio, lugar, paisaje: prácticas y conceptos básicos en geografía*. Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires. 288 p. ISBN 978-987-1785-24-7
- Bonilla, E., y Rodríguez, P. (1997). *Más allá del dilema de los métodos*. La investigación en ciencias sociales (3ª ed.). Santafé de Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Bustos Cara, R. (2008). *Teoría de la acción territorial, acción turística y desarrollo*. Centro de Investigaciones Turísticas. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Universidad

Nacional de Mar de Plata.  
<https://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/364/1/Apo2008a12v1pp87-104.pdf>

Cámara de Diputados. (2025). *La relevancia de los ejidos y las comunidades rurales en la estructura social de México*. Diputados.gob.mx: <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Novedades/Documento-de-trabajo.-La-relevancia-de-los-ejidos-y-las-comunidades-rurales-en-la-estructura-social-de-Mexico>

Cámara Ríos, J. (2025). *Habrá reunión pública sobre proyecto Puerta al Mar en Felipe Carrillo Puerto*. La Verdad Noticias: <https://laverdadnoticias.com/ultimas-noticias/mexico/habra-reunion-publica-sobre-proyecto-puerta-al-mar-en-felipe-carrillo-puerto#:~:text=idea%20es%20abrir%20nuevamente%20esta%20ruta%20de,a%20zona%20costeras%20y%20abrir%C3%ADa%20nuevas%20oportunidades>

Canal 02 IISUNAM. (2024, 6 de septiembre). *Sesión 01 - Lecturas geopolíticas del Tren Maya y el Turismo en la Península de Yucatán*. [video]. YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=ffJneEYmFmA>

Cano, S. (2016). *El derecho agrario mexicano y la Constitución de 1917*. <https://inehrm.gob.mx/recursos/Libros/Elderechoagrario.pdf>

Caribe Peninsular. (2025). *Ejidatarios de FCP liberan "Puerta al Mar", tras 68 días de bloqueo* | Caribe Peninsular: <https://caribepeninsular.mx/ejidatarios-de-fcp-liberan-puerta-al-mar-tras-68-dias-de-bloqueo/>

Casanova Casaña, L. (2021). *Megaproyectos y conflictos ecoterritoriales*. El caso del Tren Maya. *Relaciones Internacionales*, nº 46, 139-159.

Castaño-Aguirre, C. A., Baracaldo-Silva, P., Bravo-Arcos, A. M., Arbeláez-Caro, J.-S., Ocampo-Fernández, J., & Pineda-López, O. L. (2021). *Territorio y territorialización: una mirada al vínculo emocional con el lugar habitado a través de las cartografías sociales*. *Revista Guillermo de Ockham*, 19(2), 201–217. <https://doi.org/10.21500/22563202.5296>

CEMDA. (2022). *Preocupa la obstrucción de la justicia y extravío de expedientes judiciales en el caso del "Tren Maya"* - CEMDA: <https://cemda.org.mx/preocupa-la-obstruccion-de-la-justicia-y-extravio-de-expedientes-judiciales-en-el-caso-del-tren-maya/>

Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA). (2018). *Megaproyectos*. CEMDA.org. <https://www.cemda.org.mx/megaproyectos/#:~:text=Los%20megaproyectos%20o%20%20ABgrandes%20proyectos%20de%20desarrollo%20BB,de%20las%20actividades%20productivas%20con%20los%20correspondientes>

- COESPO. (2020). *PIRÁMIDE POBLACIONAL ESTATAL 2024 TOTAL: 2,040,613 HABITANTES*. coespo.qroo.gob.mx. <https://coespo.qroo.gob.mx/wp-content/uploads/2025/03/PIRAMIDES-POBLACIONALES-2024-COMPLETO-1.pdf>
- CONEVAL. (2020). *Indicadores de pobreza y carencias sociales. Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social*. Data México: <http://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/felipe-carrillo-puerto#equidad-pobreza>
- Coordinación General de Comunicación del Estado de Quintana Roo. (2025). *Constata Mara Lezama avance en construcción del Nuevo Hospital General de Felipe Carrillo Puerto*. Recuperado de <https://cgc.qroo.gob.mx/noticias>
- Darío, R., García, Á., Alberto, J., & Acevedo, R. (2010). *El territorio como factor del desarrollo. Semestre Económico*. <http://www.scielo.org.co/pdf/seec/v13n27/v13n27a3.pdf>
- De Dios Sánchez, G. R. (2020). *Inventario de recursos del Municipio de Felipe Carrillo Puerto*. Universidad de Quintana Roo. Unidad Académica Cozumel. [https://risisbi.uqroo.mx/bitstream/handle/20.500.12249/4170/13-15763\\_L\\_20240430.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://risisbi.uqroo.mx/bitstream/handle/20.500.12249/4170/13-15763_L_20240430.pdf?sequence=3&isAllowed=y)
- Delta Arquitectura. (2023). *10 Megaproyectos que se Construyen en América Latina 2023*. Delta Arquitectura. <https://www.deltarquitecturadigital.com/10-megaproyectos-que-se-construyen-en-america-latina-2023/#:~:text=El%20mega%20puerto%20de%20Chancay,empresa%20china%20Cosco%20Shipping%20Ports>.
- DW. (2018). *Comienza la construcción del Tren Maya*. dw.com: <https://www.dw.com/es/comienza-la-construcci%C3%B3n-del-tren-maya/a-46766201>
- Ejido de Felipe Carrillo Puerto. (2005). *Estudio de Ordenamiento Territorial del Ejido de Felipe Carrillo Puerto*. U'yo'olché A. C. [https://www.academia.edu/30041885/Estudio\\_de Ordenamiento\\_Territorial\\_del\\_Ejido\\_Felipe\\_Carrillo\\_Puerto](https://www.academia.edu/30041885/Estudio_de Ordenamiento_Territorial_del_Ejido_Felipe_Carrillo_Puerto)
- Emely, H. Y. (2022). *Perceived Social and Environmental Impacts of the Maya Train Project on the Yucatan Peninsula of Mexico: A Case Study of Puerto Morelos*. Northern Illinois University. <https://huskiecommons.lib.niu.edu/allgraduate-thesesdissertations/7109/>
- Expansión. (2024). *Las afectaciones del Tren Maya al medio ambiente: un recuento*. obras.expansión.mx. <https://obras.expansion.mx/infraestructura/2024/02/14/tren-maya-afectaciones-medio-ambiente>

- Expediente Quintana Roo. (2012). *La Cruz Parlante del pueblo Maya de Quintana Roo*. Expedientequintanaroo.com: <https://www.expedientequintanaroo.com/2012/04/la-cruz-parlante-del-pueblo-maya-de.html>
- Fernandes, B. (2012). *Movimientos socio-territoriales y movimientos socio-espaciales: contribución para una lectura geográfica de los movimientos sociales*. Revista Nera, 8(6), 24-34. <https://doi.org/10.47946/rnera.v0i6.1460>
- Fernández, G., González, E., Hernández, J., & Ramiro, P. (2022). *Megaproyectos: Claves de análisis y resistencia en el capitalismo verde y digital*: [https://omal.info/IMG/pdf/megaproyectos\\_cast\\_web.pdf](https://omal.info/IMG/pdf/megaproyectos_cast_web.pdf)
- FIDESUR. (2021). Región. Sursureste.org.mx: <https://sursureste.org.mx/region/>
- Flores. (2004). *Implicaciones de los paradigmas de investigación en la práctica educativa*. [https://www.researchgate.net/publication/316976911\\_Implicaciones\\_de\\_los\\_paradigmas\\_de\\_investigacion\\_en\\_la\\_practica\\_educativa](https://www.researchgate.net/publication/316976911_Implicaciones_de_los_paradigmas_de_investigacion_en_la_practica_educativa)
- Folgueiras Bertomeu, P. (2016). La entrevista. <https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/99003/1/entrevista%20pf.pdf>
- Fragoso-Servón, P., Bautista, F., Frausto, O., Pereira, A. (2014). *Caracterización de las depresiones kársticas (forma, tamaño y densidad) a escala 1:50,000 y sus tipos de inundación en el Estado de Quintana Roo, México*: Revista Mexicana de Ciencias Geológicas, v. 31, núm. 1, p. 127-13 (3). [https://www.researchgate.net/publication/261513181\\_Caracterizacion\\_de\\_las\\_depresiones\\_karsticas\\_forma\\_tamano\\_y\\_densidad\\_a\\_escal\\_a\\_150000\\_y\\_sus\\_tipos\\_de\\_inundacion\\_en\\_el\\_estado\\_de\\_Quintana\\_Roo\\_Mexico](https://www.researchgate.net/publication/261513181_Caracterizacion_de_las_depresiones_karsticas_forma_tamano_y_densidad_a_escal_a_150000_y_sus_tipos_de_inundacion_en_el_estado_de_Quintana_Roo_Mexico)
- Garofoli, G. (1986): *Modelos locales de desarrollo*. Revista de Estudios Territoriales, n.o 22, Alicante, pp. 15-42.
- Gaviria, M. (2020). *Territorialidades en la ciudad-región Eje Cafetero, Colombia*. Territorios, (42), 1-24. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.7012>
- Gibbs, G. R. (2012). *El análisis de datos en investigación cualitativa*. Morata. Madrid: [https://books.google.com.mx/books?id=855yAgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.mx/books?id=855yAgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)
- Giménez. (2000). *Globalización y regiones en México*: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, México.

- Gisela, G. (s.a). *Territorio y territorialidad*. Recuperado de <https://educacion.sanjuan.edu.ar/mesi/LinkClick.aspx?fileticket=kBLI9Ejgk4U%3d&tabid=678&mid=1743>
- Gobierno del Estado de Yucatán. (2025). *Mayapán*. Gobierno del Estado de Yucatán: <https://www.yucatan.gob.mx/?p=mayapan>
- Gobierno Municipal de Felipe Carrillo Puerto. (2013). *Historia*. Felipecarrillopuerto.gob.mx: <https://www.felipecarrillopuerto.gob.mx/nuestro-municipio/historia>
- Gobierno Municipal de Felipe Carrillo Puerto. (2025). *H. Ayuntamiento de Felipe Carrillo Puerto*. Felipecarrillopuerto.gob.mx. <https://www.felipecarrillopuerto.gob.mx/carnaval?view=article&id=4&catid=9>
- Gómez Cruz, R. I., Carrera Torres, M. Y., & Sánchez López, J. A. (2023). *Impacto ambiental, social y económico del tren maya en pueblos indígenas del sureste de México*. Camjol.info: <https://camjol.info/index.php/NEXO/article/view/17440/21411>
- González, A. R. (2011). *Nuevas percepciones del territorio, Espacio social y el Tiempo. Un estudio desde los conceptos tradicionales (o clásicos) hasta su concepción en el siglo XXI*. Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales. VI Jornadas de Jóvenes Investigadores. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Grupo Megamedia. (2024). *“Sedena no cumplió”, impiden paso de fauna en Tren Maya: activistas exhiben VIDEO*. Diario de Yucatán: <https://www.yucatan.com.mx/mexico/2024/05/24/sedena-no-cumplio-impiden-paso-de-fauna-en-tren-maya-activistas-exhiben-video.html>
- Guía del tren maya. (2024). *Estación de Carrillo Puerto*. Guía del tren maya: <https://guiadeltrenmaya.com/estaciones-del-tren-maya/estacion-de-carrillo-puerto/>
- Guía Turística México. (2025). *Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo*. Guiaturisticamexico.com: [https://www.guiaturisticamexico.com/municipio.php?id\\_e=23&id\\_Municipio=00137&nombre=](https://www.guiaturisticamexico.com/municipio.php?id_e=23&id_Municipio=00137&nombre=)
- Heller, L. (s.f). *El impacto de los megaproyectos en el derecho humano al agua y al saneamiento*. Informe del Relator Especial sobre los derechos humanos al agua potable y el saneamiento a la 74ª Asamblea General de la ONU. [https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Issues/Water/HumanRightsandMegaprojectsUserfriendly\\_SP.pdf](https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Issues/Water/HumanRightsandMegaprojectsUserfriendly_SP.pdf)
- Hernández de la Cruz, L. A. (2019). *Los significados materiales del territorio: Una propuesta de análisis socioterritorial*. Las ciencias sociales y la agenda nacional: XI Problemas urbanos

y del territorio. <https://www.comecso.com/ciencias-sociales-agenda-nacional/cs/article/view/233/728>

Hernández Samperi, R. (1994). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN*. McGraw-Hill Interamericana. México. <https://es.slideshare.net/slideshow/metodologa-dela-investigacin-251099967/251099967>

Hidalgo, A. (2024). ¿Qué entendemos por megaproyectos? Jaltun. Obtenido de: <https://jaltun.mx/investigacion/que-entendemos-por-megaproyectos/#:~:text=Los%20megaproyectos%20o%20proyectos%20de,y%20din%C3%A1micas%20sociales%20que%20iba>

INAH TV. (2019). *El Tren Maya, realidades y mitos - Mesa de análisis 1*. [video]. YouTube: [https://www.youtube.com/watch?v=Qe9EQQv7f\\_I](https://www.youtube.com/watch?v=Qe9EQQv7f_I)

INAH. (2024). *Felipe Carrillo Puerto y la defensa del Mayab*. Inah.gob.mx: <https://www.inah.gob.mx/foto-del-dia/felipe-carrillo-puerto-y-la-defensa-del-mayab>

INEGI. (2020). *Felipe Carrillo Puerto: Economía, empleo, equidad, calidad de vida, educación, salud y seguridad pública*. Data México. <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/felipe-carrillo-puerto?redirect=true>

Infante Ramírez, K. D. (2020). *Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo*. Exposición Ciudadana: <https://servicioecosistemas.mx/ciudades/felipe-carrillo-puerto-quintana-roo#:~:text=Las%20actividades%20econ%C3%B3micas%20principales%20de%20Felipe%20Carrillo,adoptado%20otras%20actividades%20econ%C3%B3micas%2C%20como%20el%20ecoturismo>

Jouault, S., Almeida Poot, M., & Montañez Giustinianovic, A. (2023). *Turismo comunitario y conflictos socioterritoriales en la Península de Yucatán: de la amenaza a la resistencia*. Teoría y Praxis. 84-94. ISSN 18701582E. <https://www.researchgate.net/publication/371907540>

Jouault, S., Novelo-Alpuche, C., García de Fuentes, A., Rivera-Nuñez, T. (coords.) (2022). *Cuando uno somos varios. Rostros y voces del turismo comunitario en la Península de Yucatán*. Editorial Unas Letras.

Ledys Zapata, L. (2015.). *Impactos territoriales del turismo y lineamientos de ordenación para territorios con vocación turística. Caso de estudio municipio de Santa Fe de Antioquia-Colombia*. Grupo de Investigación Empresarial y Turístico (GIET). [https://www.uptc.edu.co/export/sites/default/eventos/2013/cf/siit/doc/31\\_impactos\\_territoriales.pdf](https://www.uptc.edu.co/export/sites/default/eventos/2013/cf/siit/doc/31_impactos_territoriales.pdf)

- León Segura, CM, & Peñate López, O. (2011). *Territorio y desarrollo local. Economía y Desarrollo*, 146 (1-2), 5-18. <https://www.redalyc.org/pdf/4255/425541315001.pdf>
- Llanos Hernández, L. (2010). *El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales. Agricultura, sociedad y desarrollo*. Universidad Autónoma de Chapingo. 7(3), 207-220. <https://www.scielo.org.mx/pdf/asd/v7n3/v7n3a1.pdf>
- López Levi, L. (2008). *Espacio, imaginarios y poder*. En Gatica Lara, et al., Poder, actores e instituciones, Ediciones Eon Sociales/Universidad Autónoma Metropolitana, México, pp. 255-281.
- López Levi, L. y B. Ramírez (2012), “Pensar el espacio, región, paisaje, territorio y lugar en las ciencias sociales”, en Reyes, M. E. y Á. López (coords.), Explorando Territorios. Una visión desde las Ciencias Sociales, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, México.
- López Puerta, R., & Daen, A. (2024). *7 millones de árboles talados para construir el Tren Maya, reconoce el gobierno*. Grupo Animal: <https://grupoanimal.mx/explicaciones/arboles-talados-tren-maya#:~:text=Pol%C3%ADtica-Siguenos%20en:,de%20informaci%C3%B3n%20con%20folio%20330014224000074>
- López, P. y Betancourt, M. (2021). *Conflictos territoriales y territorialidades en disputa. Reexistencias y horizontes societales frente al capital en América Latina*. CLACSO.
- López-Calva, L., & Grajales, R. (2003). *El concepto de desarrollo humano, su importancia y aplicación en México*. PUND México. <https://sic.cultura.gob.mx/documentos/1007.pdf>
- Martínez Falcón, C. (2020). *Tren maya: conflictos socioterritoriales y ambientales en el municipio de Bacalar, Quintana Roo*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. <https://hdl.handle.net/20.500.12371/15725>
- Martínez, O. (2023). *Puerta al Mar, proyecto que revive viejas injusticias contra los mayas*. Www.proceso.com.mx. <https://www.proceso.com.mx/nacional/2023/9/28/puerta-al-mar-proyecto-que-revive-viejas-injusticias-contralosmayas-315731.html>
- Matos, Y. y Pasek, E. (2008). *La observación, discusión y demostración: técnicas de investigación en el aula*. Laurus, 14 (27), 33-52. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=76111892003>
- Maya Ka'an. (2025). *Presentación*. mayakaan.travel: <https://mayakaan.travel/>
- Mayan, M. (2001). *Una introducción a los Métodos Cualitativos: Un Módulo de Entrenamiento para Estudiantes y Profesionales*. International Institute for Qualitative Methodology.
- Megaproyectos. (2022). *Los Megaproyectos Más Inútiles del Mundo*. Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=i44qB7qey7w>

- Mejía Ávila, M. (2017). *Evaluación de sustentabilidad para el diseño y gestión de una propuesta agroecológica y ecotecnológica*. UAEM. Facultad de Química. Maestría en Ciencias Ambientales. <https://core.ac.uk/download/pdf/154798781.pdf>
- Monje, C. (2011). *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa. Guía didáctica*. Colombia: Universidad Surcolombiana / Facultad de Ciencias Sociales y Humanas.
- Monterrubio, C. (2018). *Impactos socioculturales del turismo: Dimensiones conceptuales, teóricas y empíricas*. Ciudad de México, México: Editorial Trillas.
- Noguer Junca, E., Canaleta Safont, E., & Crespi Vallbona, M. (2021). *Revisión y tendencias futuras de los impactos socioculturales del turismo*. Estudios Turísticos, n 222. 81-98. <https://estudioturisticos.tourspain.es/index.php/ET/article/view/40/39>
- Oehmichen Bazán, C. (2023). *El Tren Maya y los desafíos para el desarrollo turístico comunitario*. Antropología Americana. 9 (17), 13-40. <https://revistasipgh.org/index.php/anam/article/view/5755/6451>
- Olivares Franco, L. R. (2024). *Turistificación y Tren Maya: la identidad cultural como elemento de resistencia en el territorio. El caso del ejido X-Maben y Anexos, Municipio de Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo*. Tlalli. 35-63. <https://doi.org/10.22201/ffyl.26832275e.2023.10.1953>
- Paredes G. (2009). *Positivismo y Hermenéutica. Divergencias Ontológicas, Metodológicas y Epistemológicas*. AGORA - Trujillo. Venezuela. 12(23), pp.117+. <https://link.gale.com/apps/doc/A303642698/IFME?u=anon~1d692cbf&sid=googleScholar&xid=dab26571>
- Pérez López, R. (2019). *Producción de la ciudad en tiempos de globalización. Impactos socioterritoriales de los megaproyectos*. Bitácora Urbano Territorial, 29(1), 13–22. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n1.66482>
- Pérez, G. (1994). *Investigación cualitativa. Retos e interrogantes*. Tomo II. Técnicas de análisis de datos. Madrid: La Muralla
- PNUD. (2024). *Desarrollo Humano en América Latina y el Caribe mejora más que en otras regiones, pero no logra recuperar niveles prepandemia, revela el PNUD*. UNDP: <https://www.undp.org/es/mexico/comunicados-de-prensa/desarrollo-humano-en-america-latina-y-el-caribe-mejora-mas-que-en-otras-regiones-pero-no-logra-recuperar-niveles>
- PRISMA. (2019). *Megaproyectos. Temas críticos para la gobernanza territorial en Centroamérica*. prismaregional.org. <https://prismaregional.org/wp-content/uploads/2020/07/Megaproyectos.pdf>

- Pulido, N. y J. Rojas (2011). "Heterogeneidad territorial, desigualdad social y desarrollo local: una discusión vigente". *Agricultura y desarrollo territorial*, pág.2. y 85-94. <https://journals.openedition.org/soe/619>
- Quintero Santos, J. L. (2004). *Los impactos económicos, socioculturales y medioambientales del turismo y sus vínculos con el turismo sostenible*. Universidad Complutense de Madrid. *Anales del Museo de América* 12. 263-274. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1180522>
- Ramírez Velázquez, B. R., & López Levi, L. (2015). *Espacio, paisaje, región y lugar: La diversidad en el pensamiento contemporáneo*. México: UNAM, Instituto de Geografía: UAM, Xochimilco.
- Redacción Quintana Roo. (2025). *Anuncia Mara Lezama reanudación de la Puerta al Mar, de Vigía Chico, Felipe Carrillo Puerto*. Qroo.gob.mx. <https://qroo.gob.mx/anuncia-mara-lezama-reanudacion-de-la-puerta-al-mar-de-vigia-chico-felipe-carrillo-puerto/>
- Redacción. (2023). *Descubre algunos impactos medioambientales de megaproyectos*. Greentology.life <https://greentology.life/2023/07/27/descubre-algunos-impactos-medioambientales-de-megaproyectos/>
- REPORTUR. (2024). *QRoo: frenan a militares proyecto Puerta al Mar por no pagar predios | Noticias de turismo REPORTUR*. Noticias de Turismo REPORTUR. <https://www.reportur.com/agencias/2024/10/20/qroo-frenan-a-militares-proyecto-puerta-al-mar-por-no-pagar-predios/>
- Rodríguez Wallenius, C. A. (2022). *Transformaciones territoriales por el turismo de enclave en el caribe mexicano y el megaproyecto del tren maya*. Researchgate.net. [https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Rodriguez-Wallenius/publication/365405716\\_TRANSFORMACIONES\\_TERRITORIALES\\_POR\\_EL\\_TURISMO\\_DE\\_ENCLAVE\\_EN\\_EL\\_CARIBE\\_MEXICANO\\_Y\\_EL\\_MEGAPROYECTO\\_DEL\\_TREN\\_MAYA\\_Territorial\\_transformations\\_due\\_to\\_enclave\\_tourism\\_in\\_the\\_Mexican\\_Caribbean\\_and\\_the\\_megap/links/6373d068431b1f53009f6e1e/TRANSFORMACIONES-TERRITORIALES-POR-EL-TURISMO-DE-ENCLAVE-EN-EL-CARIBE-MEXICANO-Y-EL-MEGAPROYECTO-DEL-TREN-MAYA-Territorial-transformations-due-to-enclave-tourism-in-the-Mexican-Caribbean-and-the-megap.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Carlos-Rodriguez-Wallenius/publication/365405716_TRANSFORMACIONES_TERRITORIALES_POR_EL_TURISMO_DE_ENCLAVE_EN_EL_CARIBE_MEXICANO_Y_EL_MEGAPROYECTO_DEL_TREN_MAYA_Territorial_transformations_due_to_enclave_tourism_in_the_Mexican_Caribbean_and_the_megap/links/6373d068431b1f53009f6e1e/TRANSFORMACIONES-TERRITORIALES-POR-EL-TURISMO-DE-ENCLAVE-EN-EL-CARIBE-MEXICANO-Y-EL-MEGAPROYECTO-DEL-TREN-MAYA-Territorial-transformations-due-to-enclave-tourism-in-the-Mexican-Caribbean-and-the-megap.pdf)
- Romero, M. (2024). *Bloquean accesos a las obras de "la Puerta al Mar" en Felipe Carrillo Puerto*. Elquintanarroense. <https://elquintanarroense.com.mx/2024/11/11/bloquean-accesos-a-las-obras-de-la-puerta-al-mar-en-felipe-carrillo-puerto>
- Rueda Estrada, V., & Fiorentini Cañedo, N. (2015). *Cooperación internacional y prácticas cooperativas. Los centros eco turísticos y de conservación de la selva en la Zona Maya de*

Quintana Roo, México. Temas pendientes y nuevas oportunidades en Turismo y Cooperación al Desarrollo. II Congreso COODTUR. [https://books.google.com.mx/books?hl=es&lr=lang\\_es&id=ase0DQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA178&dq=S%C3%ADijil+Noh+H%C3%A1&ots=1swOiObimk&sig=\\_9pbqfIXn4XanmJLe8QxilkSpro&redir\\_esc=y#v=snippet&q=S%C3%ADijil%20noh%20ha&f=false](https://books.google.com.mx/books?hl=es&lr=lang_es&id=ase0DQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA178&dq=S%C3%ADijil+Noh+H%C3%A1&ots=1swOiObimk&sig=_9pbqfIXn4XanmJLe8QxilkSpro&redir_esc=y#v=snippet&q=S%C3%ADijil%20noh%20ha&f=false)

Salamanca, A. y Martín, C. (2007). *El muestreo en la investigación cualitativa*. Departamento de Investigación de FUDEN. Nure investigación, 27.

Sánchez Molina, AA, & Murillo Garza, A. (2021). *Enfoques metodológicos en la investigación histórica: cuantitativa, cualitativa y comparativa*. Debates por la Historia, 9 (2), 147-181. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=655769223006>

Sanén, N. E. (2013). *Espacio y Territorio determinantes de la economía de nuestro tiempo*. UNAM. Retomado de: <http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/Espacio%20y%20territorio.pdf>

Santos. M. (2020). *La naturaleza del espacio*, Ariel, Barcelona.

Secretaría de Cultura. (2024). *En la comunidad Felipe Carrillo Puerto, en Quintana Roo, se honra la historia del llamado "Apóstol de la raza."* gob.mx. <https://www.gob.mx/cultura/prensa/en-la-comunidad-felipe-carrillo-puerto-en-quintana-roo-se-honra-la-historia-del-llamado-apostol-de-la-raza>

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2023). *DECRETO por el que se expropia por causa de utilidad pública la superficie de 163-70-90 hectáreas, del ejido "Felipe Carrillo Puerto", municipio de Felipe Carrillo Puerto, estado de Quintana Roo, a favor de Fonatur Tren Maya, S.A. de C.V.* Dof.gob.mx: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle\\_popup.php?codigo=5702512](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5702512)

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2025a). *DECRETO por el que se expropia por causa de utilidad pública la superficie de 33-20-85 hectáreas del ejido "Felipe Carrillo Puerto", municipio de Felipe Carrillo Puerto, estado de Quintana Roo, a favor de Tren Maya, S.A. de C.V.* Dof.gob.mx: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5756057&fecha=29/04/2025#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5756057&fecha=29/04/2025#gsc.tab=0)

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2025b). *DECRETO por el que se expropia por causa de utilidad pública la superficie de 00-08-86 hectáreas del ejido "Felipe Carrillo Puerto", municipio de Felipe Carrillo Puerto, estado de Quintana Roo, a favor de Tren Maya, S.A. de C.V.* Dof.gob.mx: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5777716&fecha=31/12/2025#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5777716&fecha=31/12/2025#gsc.tab=0)

- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2026). *DECRETO por el que se expropia por causa de utilidad pública la superficie de 01-73-76 hectáreas del ejido “Felipe Carrillo Puerto”, municipio de Felipe Carrillo Puerto, estado de Quintana Roo, a favor de Tren Maya, S.A. de C.V.* Dof.gob.mx: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5780161&fecha=16/02/2026#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5780161&fecha=16/02/2026#gsc.tab=0)
- Secretaría de Economía. (2021). *Exportaciones en Felipe Carrillo Puerto*. Data México: <http://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/geo/felipe-carrillo-puerto#economia-ventas-internacionales>
- Secretaría de Educación del Estado de Quintana Roo. (2024). *Estadística del sector educativo: Inicio de cursos 2023-2024*. Recuperado de <https://qroo.gob.mx/seq/estadistica-educativa>
- Secretaría de Educación Pública. (2024). *Sistema de Información y Gestión Educativa (SIGED): Escuelas por entidad federativa y municipio*. Recuperado de <https://www.siged.sep.gob.mx/SIGED/escuelas.html>
- Secretaría de Salud. (2024). *Recursos en Salud: Establecimientos fijos de asistencia médica en el municipio de Felipe Carrillo Puerto*. Recuperado de <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/sistema-de-informacion-en-salud-sis>
- Secretaría de Turismo SECTUR. (2019). *Proyecto Tren Maya*. gob.mx: <https://www.gob.mx/sectur/articulos/proyecto-tren-maya#:~:text=Su%20principal%20objetivo%20es%20el,y%20social%20en%20la%20regi%C3%B3n>.
- Secretaría de Turismo SECTUR. (2024). *Acciones implementadas por el Gobierno de México contribuyen al desarrollo de los estados del sur-sureste*. <https://www.gob.mx/sectur/prensa/acciones-implementadas-por-el-gobierno-de-mexico-contribuyen-al-desarrollo-de-los-estados-del-sur-sureste?idiom=fr>
- SEGOB. (2019). *Protocolo para el proceso de consulta libre, previa e informada, a los pueblos y comunidades Mayas, Tseltales, Ch’oles, Tsotsiles y otros de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, respecto del “Proyecto de desarrollo Tren Maya”*. Gob.mx. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/511456/protocolo-convocatoria-consulta-tren-maya-sp.pdf>
- SEMARNAT. (2014). *El Medio Ambiente en México 2013-2014*. Semarnat.gob.mx: [https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgeia/informe\\_resumen14/04\\_biodiversidad/4\\_1.html](https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgeia/informe_resumen14/04_biodiversidad/4_1.html)

Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera. (2020). *Inicio de la Guerra de Castas*.  
gob.mx: <https://www.gob.mx/siap/articulos/inicio-de-la-guerra-de-castas?idiom=es#:~:text=Se%20denomina%20Guerra%20de%20Castas,de%20la%20pen%C3%ADnsula%20de%20Yucat%C3%A1n.>

Servicios Estatales de Salud de Quintana Roo. (2024). *Unidades de la Jurisdicción Sanitaria No. 3: Directorio de unidades médicas*. Recuperado de <https://salud.qroo.gob.mx/portal/unidades/j3.php>

Síijil Noh Há. (2014). *HISTORIA DEL EJIDO DE FELIPE CARRILLO PUERTO, QUINTANA ROO*. Síijil Noh Há: <https://siijilnohhamkt.wordpress.com/2014/08/27/historia-del-ejido-de-felipe-carrillo-puerto-quintana-roo/>

Síijil Noh Há. (2025). *Facebook: Síijil Noh Há*. <https://www.facebook.com/photo?fbid=1204138448388208&set=pcb.1204138555054864>

Société.com (2024). *Impacto territorial en España: definición e importancia*. Consultado el 12-02-2025 de: <https://www.in-france.fr/blog-post/impacto-territorial-en-espana-definicion-e-importancia.>

Sol de Quintana Roo. (2022). *LEYENDAS: LA CRUZ PARLANTE*. Sol Quintana Roo: <https://solquintanaroo.mx/leyendas-la-cruz-parlante/>

Soler Domingo, A., Jaime Pastor, V., & Casas Jurado, A. C. (2022). *El turismo comunitario como instrumento de erradicación de la pobreza: potencialidades para su desarrollo en Cuzco (Perú)*. Cuadernos de Turismo (30), pp. 91-108. Universidad de Murcia, España. <https://www.redalyc.org/pdf/398/39824503004.pdf>

Sosa González, M., Riquelme Rivero, Y., Diez Valladares, O. R. (2020). *Consideraciones sobre el desarrollo local*. Revista Universidad y Sociedad, 12(4), 309-315.

Souza López (1995). *El territorio: sobre el espacio y el poder, la autonomía y desarrollo" CASTRO*. Rio de janeiro: Bertrand, Brasil.

Talledos, E. (2018). *¿Qué es un megaproyecto? Planes geoestratégicos, securitización y resistencia en las Américas*. pp. 23-30. Macapá: UNIFAP. [https://www.researchgate.net/publication/331386094\\_Que\\_es\\_un\\_megaproyecto#:~:text=Cabe%20aclarar%20que%20el%20t%C3%A9rmino,a%20recursos%20importantes%20para%20la](https://www.researchgate.net/publication/331386094_Que_es_un_megaproyecto#:~:text=Cabe%20aclarar%20que%20el%20t%C3%A9rmino,a%20recursos%20importantes%20para%20la)

Tobasura Morales, D., Gurri, F., Blanco Wells, G., y Schmook, B. (2018). *Enredando bosques y comunidades: territorialización de REDD+ en el ejido Felipe Carrillo Puerto, México*.

Cuadernos de Desarrollo Rural, 15(81), 1-18. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cdr15-81.ebct>

Tren Maya Trips. (2022). *Planifica tu Viaje en Tren Maya: Mapa de Rutas y Atracciones Imperdibles*. Trenmayatrips.com: <https://www.trenmayatrips.com/es/planifica-tu-viaje-en-tren-maya-mapa-de-rutas-y-atracciones-imperdibles>

Tren Maya. (2019). *¿Qué es el Tren Maya?*. Gob.mx. [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/530249/TM\\_Diptico.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/530249/TM_Diptico.pdf)

Tren Maya. (2021). Programa GATO: Liberación de Nicté-Há y Celestún Petén. [video]. <https://x.com/TrenMayaMX/status/1432516039271714818>

Tren Maya. (2023). *Tren Maya México: Medio de Transporte Ferroviario 2024*. <https://trenmayaa.com/>

Tren Maya. (2026). *Ruta Tren Maya*. Trenmaya.gob.mx: <https://www.trenmaya.gob.mx/images/mapaestaciones040324R2.jpg>

Turismo Tren Maya. (2023). *Diferencia entre una Estación y un Paradero del Tren Maya*. Turismo Tren Maya: <https://www.turismotrenmaya.mx/diferencia-entre-una-estacion-y-un-paradero-del-tren-maya/#:~:text=En%20resumen%2C%20una%20estaci%C3%B3n%20de,con%20servicios%20y%20conexiones%20limitadas>.

Varillas, A. (2023). *Divide a comunidades mayas desarrollo de proyecto "Puerta al Mar" en Felipe Carrillo Puerto*. El Universal. <https://www.eluniversal.com.mx/estados/divide-a-comunidades-mayas-desarrollo-de-proyecto-puerta-al-mar-en-felipe-carrillo-puerto/>

Vázquez, J. (2023). *Amigos de Sian Ka'an llama a regularizar proyecto Puerta al Mar*. Eleconomista.com. <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Amigos-de-Sian-Kaan-llama-a-regularizar-proyecto-Puerta-al-Mar-20231123-0017.html>

Virtuami UAMI. (2022, 7 de octubre). *Mesa redonda: El impacto del tren maya en las comunidades del estado de campeche*. [video]. YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=7Pg7TMzUxCO>

Webnode. (2014). *¿Quiénes somos? Sijil Noh Há*. Webnode.mx: <https://sijilnohha9.webnode.mx/quienes-somos/>

Zanotti, A. (2018). *(Re) Pensando el concepto de territorialidad: Una propuesta para la reflexión sobre su uso e implementación a partir de un caso de estudio*. I Jornadas Platenses de Geografía, 17 al 19 de octubre de 2018, La Plata, Argentina. EN: [Actas]. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

Departamento de Geografía. En Memoria Académica. Disponible en:  
[http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.11325/ev.11325.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.11325/ev.11325.pdf)