

LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, Asunción, Paraguay

ISSN en línea: 2789-3855, 2026

Impacto del megaproyecto Tren Maya en el municipio de Hecelchakán, Campeche: reubicación, economía y percepción

Impact of the Maya Train megaproject in the municipality of Hecelchakán, Campeche: relocation, economy, and perception

Lesly Zacil Tun Alcibar

zaciltunalcibar@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0008-4472-6758>

Universidad Autónoma Chapingo

Texcoco – México

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v7i2.5808>

Artículo recibido: 30 de diciembre de 2025.

Aceptado para publicación: 05 de mayo de 2026.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.


Redilat
Red de Investigadores Latinoamericanos


LATAM

Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades

VOLUMEN VII

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v7i2.5808>

Impacto del megaproyecto Tren Maya en el municipio de Hecelchakán, Campeche: reubicación, economía y percepción

Impact of the Maya Train megaproject in the municipality of Hecelchakán, Campeche: relocation, economy, and perception

Lesly Zacil Tun Alcibar

zaciltunalcibar@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0008-4472-6758>

Universidad Autónoma Chapingo

Texcoco – México

Artículo recibido: 30 de diciembre de 2025. Aceptado para publicación: 05 de mayo de 2026.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

Resumen

El objetivo de la investigación pretende comprender los verdaderos efectos directos que se han presentado con el megaproyecto Tren Maya en uno de los 84 municipios, en el cual, además de presentar cambios positivos y negativos, se caracteriza por ser uno de los lugares que mediante la negociación con autoridades correspondientes encargadas de la construcción del Tren se llegó a un acuerdo que evitó perjudicar a más de 100 familias cercanas a las vías originales, pero que posteriormente provocó la reubicación de 5 familias. Se suma a la investigación el escaso desarrollo económico pese a la intervención estatal y militar en la administración del proyecto. La investigación se fundamenta un método de corte mixto: cualitativo de tipo exploratorio, descriptivo y etnográfico para el análisis de las entrevistas y encuestas, cuantitativamente se recurrió a un muestreo probabilístico al azar de conglomerados conformados por las actividades económicas del municipio, lo que permitió obtener datos certeros sobre la percepción y cambios en el ámbito económico y social del municipio. Como conclusión se precisa que el intervencionismo estatal y la derrama económica de más de 500 mil millones de pesos no ha generado el desarrollo económico que se esperaba, lo que plantea el extractivismo de recursos naturales como el principal objetivo del proyecto.


Palabras clave: megaproyectos, infraestructura, reubicación, economía, modificaciones sociales

Abstract

The objective of the research is to understand the true direct effects that have emerged from the Maya Train megaproject in one of the 84 municipalities. In addition to showing both positive and negative changes, this municipality is characterized by having reached an agreement—through negotiations with the authorities responsible for the train's construction—that prevented harm to more than 100 families living near the original tracks, but later resulted in the relocation of five families. The study also highlights the limited economic development despite state and military involvement in the project's administration. The research is based on a mixed-method approach: qualitatively, it employs exploratory, descriptive, and ethnographic methods to analyze interviews and surveys; quantitatively, it uses probabilistic cluster random sampling based on the municipality's economic activities, which made it possible to obtain reliable data on perceptions and changes in the municipality's economic and social spheres. In conclusion, it is established that state intervention and the economic outlay of

more than 500 billion pesos have not generated the expected economic development, suggesting that the extraction of natural resources may be the project's primary objective.

Keywords: megaprojects, infrastructure, relocation, economy, social changes

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicado en este sitio está disponibles bajo Licencia Creative Commons. 

Cómo citar: Tun Alcibar, L. Z. (2026). Impacto del megaproyecto Tren Maya en el municipio de Hecelchakán, Campeche: reubicación, economía y percepción. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades* 7 (2), 2298 – 2313. <https://doi.org/10.56712/latam.v7i2.5808>

INTRODUCCIÓN

La implementación de megaproyectos de infraestructura en México tuvo un repunte exuberante con el expresidente de la república Andrés Manuel López Obrador (2018-2024), quien presentó durante su sexenio la creación de cinco proyectos de tipo infraestructura de extracción, transporte y comunicación. Destacando como medio de transporte, el Tren Maya y el corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el primero tiene una extensión de 1,554 kilómetros de vía que atraviesan cinco estados del sureste mexicano y según datos emitidos a través de la conferencia de prensa del primero de septiembre del 2024, el gasto total fue de 515 mil millones de pesos. Aunque se presentó como un potenciador económico para el sureste mexicano históricamente marginado, no se debe perder de vista que los megaproyectos de infraestructura requieren siempre de grandes cantidades de territorios y el megaproyecto Tren Maya no es la excepción y temas como el desplazamiento forzado, el deterioro de los distintos ecosistemas, el desgaste de los recursos naturales y la continua desterritorialización, se han hecho presentes.

Durante la presentación del proyecto por parte del sexenio del presidente Andrés Manuel López Obrador, se expuso una estrategia para la aprobación del mismo mediante un proceso de consulta ciudadana, esta consulta fue llevada a cabo por el Gobierno federal en turno, en conjunto con el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI) y el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR). Enrique Calderón Alzati, presidente de la Fundación Arturo Rosenblueth, presentó los resultados de la participación para el proyecto del Tren Maya, la cual tuvo 100,940 votos registrados, divididos entre positivos a favor del proyecto: 93,142 y negativos :7,517 sin embargo, tan solo en los 84 municipios que fueron afectados por el proyecto, viven alrededor de 3 millones de personas, lo que quiere decir que el porcentaje participante en la consulta solo representa el 2.78% de la población total afectada. Esto quiere decir que, no hubo un porcentaje representativo que avalara dicho proyecto.

Además de que no se obtuvo la aprobación por un mínimo porcentaje representativo lo dicho por el expresidente López Obrador sobre la función del Tren Maya es, que toma sentido cuando se complementa el tren de pasajeros con el tren de carga. Lo que quiere decir que el objetivo con el que se construyó la obra en un principio y con la que se prometió al público su integración a la reactivación del sureste mexicano: "Incentivar el crecimiento económico, social y de infraestructura a lo largo del sureste del país", y posterior al factor que hará "rentable" este megaproyecto (Tren de carga), surgen la siguiente pregunta, ¿Cuál fue el verdadero objetivo del proyecto? Y ¿el objetivo inicial se ha cumplido?

Por ello, el objetivo principal de esta investigación fue reconocer los impactos ocasionados por el paso y construcción del Tren maya tanto económicos como sociales, en Hecelchakán, Campeche, uno de los municipios implicados en la construcción e implementación del megaproyecto Tren Maya. Además, esta investigación esclarece el proceso de reubicación de las viviendas afectadas en dicha región, lo que permite una mejor difusión de la información.

METODOLOGÍA

Para la posible realización de esta investigación se utilizó un método mixto.

Se utilizó un enfoque cuantitativo de corte estadístico con muestreo probabilístico de las distintas actividades económicas, se eligieron cinco de los nueve conglomerados aleatoriamente, cada uno con un porcentaje representativo.

El método cualitativo del tipo exploratorio, descriptivo y etnográfico permitió el análisis de las entrevistas y encuestas realizadas para una mejor digestión y procesamiento de la información.

Las herramientas utilizadas para este trabajo fueron las siguientes:

Diario de campo: es una técnica académica que se basa en la creación de anotaciones, de acuerdo con González Yetzabé (2019) es una herramienta que "permite entender las experiencias durante el

proceso de un proyecto insertado en la dinámica de aprendizaje”. Por ello, facilita la clara descripción del entorno físico y social que se experimenta, permitiendo responder a algunas interrogantes de la investigación y al mismo tiempo se crean reflexiones y análisis de los acontecimientos en primera persona.

Entrevistas y encuestas: La utilización de ambas estructuras de recopilación de información como lo son las entrevistas y encuestas, permite un mayor alcance al no solo limitarse a las respuestas establecidas, sino que es posible ver la totalidad del horizonte, proporcionando un panorama amplio sobre las problemáticas y afectaciones sociales.

RESULTADOS

Para la obtención de información se llevaron a cabo dos tipos de encuestas. Anexo 1 y Anexo 2 respectivamente. En diciembre de 2024, justo antes de que la puesta en marcha del Tren Maya, se aplicó la primera entrevista a las personas directamente afectadas por el Tren, quienes vivían cerca de las vías originales que atravesaban el municipio y también a quienes fueron reubicados en nuevas viviendas. Y la segunda realizada en febrero del 2026, sobre la percepción de los habitantes del municipio respecto a los beneficios o perjuicios, sociales económicos y ambientales que conlleva la construcción de una de las 32 estaciones en dicha región.

Primera parte: Preguntas 1 y 2

¿Cómo se enteró de la construcción del Tren Maya?

De acuerdo con la estación construida en esta comunidad ¿Los locatarios fueron consultados?, de ser así, ¿Cómo participó la comunidad en la toma de decisiones relacionadas con estos proyectos?

Respuestas: Asambleas regionales y consulta ciudadana

Se trató del ejercicio participativo sobre el proyecto del desarrollo del Tren Maya y que de acuerdo con el Instituto Nacional de Pueblos Indígenas (INPI) en conjunto con FONATUR y la secretaría de Gobernación (SEGOB), se realizó a través de Asambleas Regionales Consultivas comprendidas por autoridades municipales y agrarias de 84 municipios involucrados en la ruta del Tren. En Hecelchakán, se realizaron dos asambleas con periodos de 15 días, a un solo un par de meses antes de la construcción. En una de asambleas que se realizaron en el municipio, los representantes ejidales expresaron que sus propuestas y necesidades debían ser atendidas e incorporadas, entre las cuales destacaron:

- La defensa y preservación de los territorios y zonas arqueológicas
- El cuidado del medio ambiente,
- La igualdad de derechos y oportunidades laborales para la población local
- Los beneficios económicos, sociales y culturales que se esperan con la construcción de este proyecto.

De acuerdo con la información proporcionada por las familias entrevistadas, el municipio de Hecelchakán si fue consultado en el proceso del año 2019, sin embargo, la información que se tenía sobre la construcción del Tren era apenas por los estados que cruzaría y la ruta que seguiría en el espacio llamado derecho de vía.

Durante las asambleas, los pobladores parecían estar de acuerdo, pues es necesario mencionar que, hasta ese mismo año de la consulta las vías originales aun daban paso al Ferrocarril Peninsular que en ese entonces partía desde el centro de Campeche y atravesaba los municipios de Pomuch, Tenabo, Hecelchakán, Pocboc, Dzitbalche, Calkiní, Becal y Halachó hasta Mérida. Se trataba del Tren Peninsular

que atravesaba el municipio de dos a tres veces al mes, además de que no tenía protección alguna a los costados de la vía, contaba con 50 vagones pequeños con una velocidad no mayor a los 20 kilómetros por hora. De acuerdo con la mayoría de las familias entrevistadas, lo que ellos esperaban era que el nuevo Tren funcionara del mismo modo que el antiguo y que mantuviera las mismas dimensiones y características que permitían que el antiguo no representara un peligro para la población. De ese modo, no tenían inconveniente que el nuevo tren atravesará el municipio pues no creyeron que su paso les fuese a afectar de tal magnitud como lo presentado en la planificación.

El resto de información que el municipio conocía era porque alguien más se los había contado y no por información esclarecida durante las asambleas. A partir de esta investigación, fue posible dilucidar que la información que se les dio a los ejidatarios y a la comunidad del municipio, fue ambigua, incompleta y confusa.

La negociación

No fue hasta el momento de iniciar la construcción, que personal de FONATUR visitó las viviendas que ocupaban el derecho de vía (20 metros de cada lado), explicando las características y dimensiones que el proyecto abarcaría, de modo que las familias serían afectadas y que al menos 7 metros de sus viviendas debían ser removidas. Cabe resaltar que los terrenos abarcan extensiones en promedio de 40x40 metros, con viviendas ya establecidas en su totalidad, con sembradíos de traspatio y animales de cría. Por lo que la población se negó totalmente a dejar sus viviendas, además de que rechazaban la idea de que el municipio se dividiera en dos.

A partir de esta problemática se realizaron un par de asambleas más, en donde la población argumentaba que de ningún modo se les podía remover de sus terrenos puesto que el espacio actualmente ocupado por las vías había sido donado por generaciones pasadas de las mismas familias. Frente a esta situación, una de las propuestas ofrecidas por parte de FONATUR fue que las familias afectadas, serán retribuidas económicamente de acuerdo al daño y al valor total de sus viviendas afectadas, desde la totalidad del espacio que sería afectado y las construcciones realizadas en él, hasta el valor de cada especie frutal o forestal afectada en sus terrenos. Una de las limitantes para la construcción sobre el derecho de vía, fueron los escasos 10 metros de cada lado, disponibles a lo largo de los 7km del municipio, lo cual implicaba el desplazamiento de 110 familias. Como se observa en las siguientes imágenes.

Figura 1

Derecho de vía



Fuente: Fotos obtenidas durante el trabajo de campo, tomada en diciembre de 2024.

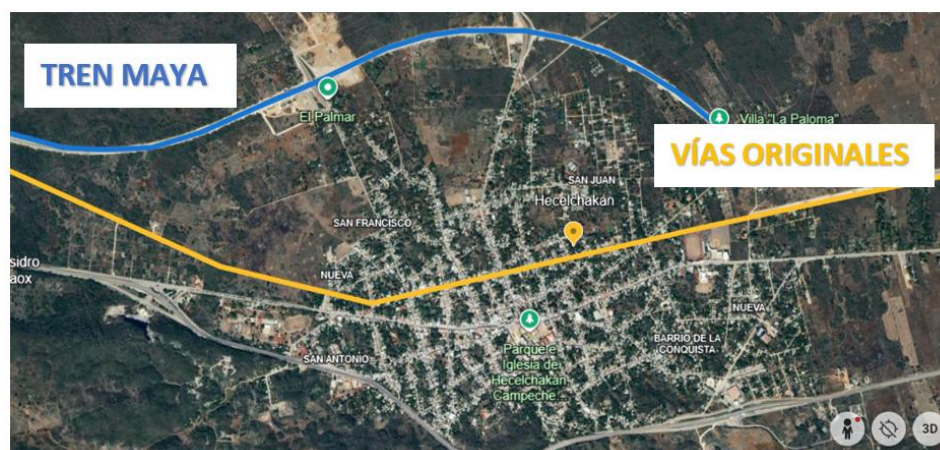
El Cambio de Ruta

Finalmente, la solución fue rodear el municipio y optar por terrenos en su mayoría no habitados a las afueras del municipio, los entrevistados coincidieron que la decisión de rodear el municipio, además de no afectar a las 100 familias que ocupaban el derecho de vía, resultaría menos complicado y más económico para FONATUR, al no pagar viviendas con un costo elevado.

A continuación, se muestra la vía original en color amarillo, ruta principal del Tren Peninsular, la cual pretendía ser ocupada para las nuevas vías del Tren Maya. Y la línea azul representa la ruta que finalmente se optó para la construcción de las nuevas vías.

Figura 2

Trazo de las antiguas y nuevas vías del Tren Maya



Fuente: Elaboración propia con información obtenida de Google earth <https://earth.google.com/web/@20.17695758,-90.13995779,9.4463648a,4831.79112091d,35y,308.84587837h,0t,0r/data=CgRCAggBMikKJwolCiExO VVWME5MaXVxMmdMU09qdkdzNFp3LUg1aUNrbFBieHEgAToDCgEwQgIIAEoICJbG6aAEEAE?authr ser=0>

Tomar la ruta alterna para la construcción de las nuevas vías, evitó el desplazamiento de más de 100 familias que ocupaban el derecho de vía, pero afectó a tres familias que se encontraban en el nuevo paso. Se obtuvo información sobre el proceso de desplazamiento de las familias afectadas mediante entrevistas a los mismos.

Los entrevistados coincidieron que el trato hacia ellos comenzó a través de un diálogo, en donde FONATUR les explicó el cambio de ruta, el cual implicaba afectar de manera directa la totalidad de sus viviendas. Del mismo modo, otorgó la retribución total del valor de sus viviendas, pero además ofreció la opción de negarse a su movilidad y de ser así, FONATUR buscaría otra región para construir. Al principio, las familias estaban dispuestas a rechazar el hecho de que fueran desplazados de sus hogares, el problema radicó en la falta de documentos oficiales sobre la propiedad de sus terrenos, de modo que, no hubo modo de que obtuviera su permanencia en aquel lugar y finalmente fueron removidos.

Desalojo de viviendas y reubicación

Una vez dado por hecho el desplazamiento de las familias para la construcción de las vías, FONATUR ofreció dos opciones.

- Evaluar la vivienda y pagar el costo correspondiente de la casa.
- Solventar el gasto total de un nuevo terreno y construcción de una casa en otro sitio.

Las familias entrevistadas explicaron que tomar la primera opción no era viable, ya que consideraban que el dinero se les acabaría pronto. Mientras que la segunda, aseguraba que las viviendas tendrían que ser construidas en un tiempo definido. Por lo que la opción que las familias eligieron fue la segunda. El proceso inició con el traslado de las familias hacia casas de renta en el centro del municipio, misma que FONATUR costó en su totalidad durante 6 meses que tardó la construcción de las nuevas viviendas. El proceso de construcción de las viviendas se realizó sobre un perímetro de 10x25 metros e incluyó la obtención legal del título de la nueva propiedad.

La construcción de las viviendas estuvo a cargo de FONATUR, implicando el costo de inversión y la mano de obra. Uno de los padres de familia entrevistado, expresó que él personalmente intervino en decisiones relacionadas con el material de construcción, argumentando que la vivienda que dejó para dar paso al tren tenía mejores condiciones de infraestructura, de modo que pedía se le respetaran ciertas características, como el material y el grosor de las paredes. A pesar de las distinciones estructurales que se le realizó a cada vivienda, el aspecto estético se mantuvo de la misma forma en cada una de ellas cómo es posible observar en la siguiente imagen.

Figura 3

Viviendas construidas por FONATUR



Fuente: Fotos tomadas durante el trabajo de campo, diciembre 2024

Las preguntas 3 y 4 del guión de la entrevista hablan de lo que se esperaba económicamente de la llegada del Tren.

- ¿Cómo ha afectado la llegada del Tren en la economía local?
- ¿Se han creado oportunidades de empleo o en su defecto programas de desarrollo social?
- ¿Hay iniciativas locales para adaptarse y aprovechar las oportunidades?

Empleo

De acuerdo con las entrevistas realizadas, los empleos que se crearon en un inicio fueron para el personal de construcción en su mayoría albañiles. Los cuales provenían de otros estados, la información que se pudo rescatar de las entrevistas fue que algunas de las personas del municipio que se mantenían trabajando en la construcción del Tren se encontraban en estados y ciudades vecinas, en ciudad del Carmen, en Quintana Roo, Tabasco y Chiapas, además de las que trabajaban y residían en el municipio.

Servicio de transporte

Hecelchakán cuenta con alrededor de 400 mototaxis, mismos que no cuentan con una organización o unión que los administre. Durante el proceso de construcción algunas de las personas que trabajaron en la obra requirieron de transporte para llegar a la estación, dado que se encuentra a 1.5 km del centro del municipio. Según el testimonio de algunos mototaxistas, notaron un aumento en sus viajes hacia la zona de construcción. No obstante, el aumento de pasaje solo se mantuvo durante la construcción de la obra.

Servicios de comida

Además del traslado de algunas personas a la estación, otras aprovecharon la afluencia de trabajadores para la venta de alimentos, tanto en zonas cercanas a la construcción como los establecimientos del centro tuvieron un ligero aumento, pero este aumento al igual que el de transporte público, se presentó únicamente durante el periodo de la construcción de la obra.

Reconstrucción de zonas arqueológicas

Uno de los principales cambios realizados en cuestión cultural, fue el proceso de reestructuración que atraviesa la zona arqueológica de Xkalumkín, ubicada a 10 km del centro de Hecelchakán, en la cual se construyó un paradero turístico, cuyo objetivo principal fue dar atención y guía a los visitantes, este fue un cambio significativo para la región, debido a que desde su descubrimiento se mantuvo en

condiciones inadecuadas para su exhibición, carecía de sanitarios, bardas perimetrales que impidieron el paso de personas ajenas y en consecuencia robo o extravío de piezas arqueológicas, prácticamente estaba construida únicamente una caseta en donde se mantenía una persona encargada de vigilar durante periodos cortos. Los entrevistados exponen que la reconstrucción cambió totalmente el panorama del sitio, se instalaron baños públicos, estacionamiento, venta de souvenirs, áreas verdes, la delimitación del terreno con cercas de alta protección, además de que dio paso a que la zona tuviera un mejor control administrativo y generó empleo a más personas para la correcta gestión del lugar. A pesar de la reactivación de zonas arqueológicas, una de las problemáticas que caracteriza al municipio es el deficiente sistema de transporte público, por lo tanto, la falta de estrategias internas de transporte impide que la reconstrucción de la zona arqueológica se vuelva un posible eje de desarrollo. Existe remodelación, pero no estrategias de mejoramiento en materia de transporte público que permita la visita de turistas a la zona.

Segunda parte

La segunda parte de la investigación de campo recae en la segunda entrevista que se conforma por dos preguntas, la primera es una pregunta abierta que tiene el objetivo de conocer la opinión de los habitantes del municipio posterior a la ejecución del proyecto, dado que las preguntas fueron abiertas, se realizó una síntesis entre opiniones negativas, positivas y neutras sobre el proyecto. La entrevista se realizó a 412 personas laboralmente activas en distintas áreas de trabajo del municipio.

Gráfico 1

Pregunta 1: ¿Qué opinión tiene acerca de la construcción del Tren Maya? Gráfico dividido en tres apartados de acuerdo a la percepción del proyecto



Nota: Del total de 412 encuestas, las respuestas registradas se concentraron en tres respuestas repetitivas como se muestra a continuación.

Fuente: Elaboración propia con información obtenida en el trabajo de campo

Las respuestas emitidas por los encuestados se clasifican de la siguiente manera:

242 de ellos emitieron una respuesta positiva frente al proyecto considerándolo como una "Buena obra" o un "Buen proyecto".

117 personas emitieron una opinión negativa respecto al proyecto considerándolo como “Mala inversión”, “Gastos excesivos”, “Mal proyecto”.

53 de las opiniones no consideraron una postura en particular, dado que no les parecía un proyecto que les beneficia o perjudica de algún modo.

De manera general, la respuesta de cada persona se acomodó de acorde a su actividad laboral. Las respuestas positivas respecto al proyecto provinieron de los grupos de personas que debido a su actividad económica perciben mejores ingresos económicos y habían tenido la oportunidad de viajar en el Tren, del total de entrevistados 15.69% de la población entrevistada había utilizado el Tren Maya para transportarse a otro lugar.

Los principales motivos de transportarse en tren, fueron: viajes de ocio, trabajo o por la simple curiosidad de conocer el Tren y los destinos principales a los que viajaron fueron: Cancún, Mérida, Tabasco, Valladolid y en menor medida la ciudad de Campeche. Las personas que se han transportado en Tren, han calificado este transporte de la siguiente manera:

- Rápido
- Cómodo
- Conviene económicamente transportarse en el Tren cuando se trata de distancias largas (de un estado a otro), ya que el precio es más bajo que el transporte convencional (autobuses, vehículos particulares)

El resto del porcentaje de entrevistados que no ha utilizado el Tren, argumentó lo siguiente:

No se ha presentado la oportunidad: lo que quiere decir que no se utiliza el Tren como transporte cotidiano

El precio para abordar es caro: afirman que el Tren como transporte es un lujo y que no conviene cambiar los transportes cotidianos por el Tren

Se encuentra lejos del centro: al cambiar de ruta el Tren se construyó a las afueras del municipio.

No hay diversidad de horarios.

La población teme que suceda un nuevo descarrilamiento.

Pregunta 2. ¿Cuáles considera que son los beneficios y perjuicios del Tren Maya? Mencione 3 y 3.

Las respuestas emitidas por parte de los entrevistados se dividieron en dos tiempos, durante y después del proceso de construcción.

Actividad económica durante la construcción del Tren

Durante el proceso de construcción de la estación y de las vías del Tren cercanas al municipio, se logró percibir el beneficio mediante la contratación de personal para construcción. Contrataciones en materia de albañilería, herrería, y mano de obra en general, especialmente para hombres. Para las mujeres el caso fue distinto, pues no hubo contrataciones directas, de modo contrario, el beneficio que se obtuvo fue mediante la venta de bebidas, alimentos y la renta de hospedajes.

Al término de la obra

La obra tuvo un periodo aproximado de dos años en las zonas y municipios involucrados, en el cual, según información arrojada por los entrevistados participaron alrededor de 350 hombres del municipio. Además de personas provenientes de estados vecinos como Chiapas y Tabasco, mismos que

requirieron de servicios básicos como hospedaje y alimentación. Sin embargo, una vez terminada la estación y las vías, la construcción avanzó hacia los municipios y estados vecinos, pero solo un bajo porcentaje de personas continuaron trabajando, debido a que el proyecto ya no requirió de un gran número de mano de obra.

A principios del año del 2026, los empleos que aún se mantienen son:

Mantenimiento de las vías: ya sea para su limpieza o para algún desperfecto que se presente a lo largo de las vías y en las estaciones.

Comercio: Existen una serie de establecimientos que se encuentran al interior de las estaciones, en donde se venden souvenirs de viajes en el Tren, como tazas, llaveros, playeras, gorras, entre otros. Debido a que la demanda de transporte es baja en la estación construida en Hecelchakán, están abiertos al público solo dos establecimientos. Uno de ellos pertenece a emprendedores del municipio, los cuales venden sus propios productos elaborados a base de miel, como champú, jabones y cremas artesanales. Otro de los locales actualmente en función, pertenece a la empresa del Tren Maya, pero emplea a personal del municipio para la venta de souvenirs de la empresa, tazas, llaveros, gorras, entre otros.

Limpieza: Además de los empleos de venta y mantenimiento de las vías, se realizó una contratación de limpieza, el cual fue destinado principalmente a mujeres.

Figura 4

Establecimientos dentro de la estación



Fuente: Imagen obtenida del siguiente enlace:
<https://www.google.com.mx/maps/place/Estaci%C3%B3n+Tren+Maya+-+Hecelchak%C3%A1n/>

Inseguridad social

Campeche se caracteriza por ser una de las ciudades más seguras después de Mérida, derivado de esto, en su mayoría los municipios pertenecientes a Campeche se mantienen del mismo modo, una de las explicaciones que se atribuye a esta característica, es que, al ser municipios y pueblos pequeños, existe un ambiente de sociabilidad común en donde como residente del municipio aún es posible identificar un alto porcentaje de personas pertenecientes al mismo (vecinos, familia, amigos). Por ello, una de las molestias que los entrevistados externaron fue que hubo personas ajenas al municipio que permanecieron allí durante el periodo de construcción del Tren y que, al término de la obra, establecieron sus viviendas en el municipio, lo cual, causo inseguridad e incertidumbre a los residentes debido a que consideraban que se desconocía totalmente la procedencia y las intenciones de los nuevos habitantes.

Los Puentes

Una de las características que tiene la construcción a lo largo de los cinco estados, es la infraestructura férrea que se mantiene al nivel del suelo a excepción de algunas ciudades, las cuales atraviesa mediante puentes que permiten el paso de vehículos y peatones por debajo del mismo. Así mismo, la infraestructura de las vías en los cinco estados se encuentra enmallada por ambos lados, lo que hace imposible el tránsito vehicular y peatonal fuera de los pasos establecidos mediante puentes vehiculares, peatonales, ductos y pasos de fauna.

Figura 5

Perímetro enmallado en las vías del Tren

Fuente: imagen obtenida de Google earth.



En el caso del municipio de estudio, la oposición de los habitantes para que el Tren atraviesará el municipio, hizo que las vías y la estación se construyeran a un costado del municipio, ahí se construyeron tres puentes vehiculares esparcidos a lo largo del municipio (7 km) además de cuatro pasos de fauna, por lo tanto, se tiene como único paso los puentes establecidos. Sin embargo, aunque existan los pasos peatonales, la población prefirió transitar hacia el lado contrario a través de los pasos de fauna, estos tienen un diámetro aproximado de 1.5 metros, por lo tanto, solo cabe una persona caminando o en bicicleta. A continuación, se adjunta imagen de referencia.

Figura 6

Ductos o pasos de fauna

Fuente: Imagen obtenida de Google earth



Para el resto de las personas que no pueden cruzar por los pasos de fauna, por ejemplo, adultos de la tercera edad en su mayoría campesinos, cuyo vehículo de transporte y herramienta de trabajo es el triciclo, evidentemente es imposible para ellos cruzar por los pasos, por lo tanto, cruzan sobre los puentes vehiculares. Sin embargo, existe un problema creciente en estas estructuras, debido a la pronunciada inclinación de los puentes resulta casi imposible para ellos cruzar con sus triciclos. De acuerdo con la información arrojada por los entrevistados, ya se han registrado accidentes de adultos mayores que, al intentar cruzar, han caído provocándose lesiones y malestares físicos.

Estas estructuras les impiden llevar con normalidad sus actividades cotidianas, ya que no hay modo de que puedan cruzar del otro lado sin poner en riesgo su vida. Aunado a ello, la infraestructura de los puentes ha presentado un deterioro sumamente peligroso, debido a que ha mantenido un avanzado desprendimiento del chapopote ocasionando baches de hasta 20 centímetros de profundidad, como se muestra en las siguientes imágenes.

Figura 7

Puentes en malas condiciones



Fuente: imagen obtenida de Google earth.

Los habitantes dicen haber reportado con las autoridades municipales la situación, pero han sido ignorados, ya que las autoridades municipales dicen no ser responsables de la construcción. Hasta ahora los puentes han permanecido sin mantenimiento y lo que se espera, es que pronto queden inservibles y represente no solo un riesgo para los que transitan sobre él, sino el colapso del mismo, afectando parcial o totalmente el paso del Tren.

Modificaciones ambientales

Los impactos ocasionados por el Tren Maya, han presentado modificaciones ambientales inconmensurables, la tala legal e ilegal de cientos de hectáreas de selva, la fragmentación de ecosistemas, la perforación de más de 100 cenotes y mantos acuíferos con enormes cilindros de concreto, mantienen a la población en alerta. La información emitida por los entrevistados respecto a los perjuicios ambientales, recae principalmente en la no realización de los estudios pertinentes en la zona, afirman que el suelo kárstico que conforma las cuevas y cenotes, es sumamente frágil para sostener el peso y tamaño del Tren. Además, argumentan que se taló más de lo que se dijo y que hasta ahora no han recibido información verídica por parte de las autoridades sobre los impactos ambientales generados hasta la fecha ni quien se hará responsable de responder por ellos.

En efecto, no existen a la fecha comunicados oficiales por parte del gobierno sobre las Manifestaciones de Impacto Ambiental (MIA) y en general sobre los impactos cuantificables que ha generado el proyecto, debido a que la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) se ha negado a hacer públicas las investigaciones argumentando que es información clasificada como seguridad nacional, derivado de un acuerdo del Comité de Transparencia, publicado el 18 de mayo del 2023 en el Diario Oficial de la Federación, en el cual se establece la reserva de información durante cinco años a partir de su construcción.

A pesar de que no existan datos certeros sobre los impactos ambientales y sociales, han existido una serie de movimientos como la Misión Civil de Observación en Quintana Roo y Campeche, organizaciones como Greenpeace, colectivos ambientalistas y en general comunidades mayas afectadas, que calificaron el proyecto como un ecodidio y documentaron los daños causados por la perforación de cenotes y modificaciones en los ecosistemas que consideran graves e irreversibles, estos impactos no solo afectan únicamente la naturaleza, también las comunidades rurales que dependen de estos ecosistemas para su subsistencia y modos de vida.

CONCLUSIÓN

Una de las cuestiones más criticadas sobre el proyecto fue la llamada consulta ciudadana, que, desde un panorama teórico Pineda Ramírez (2022) lo denomina “tecnología social blanda” misma que se presenta como la “negociación” de un proyecto con la sociedad afectada, siempre y cuando las demandas no afecten su objetivo. En este caso la aplicación de esta técnica recae en la consulta ciudadana, la cual se realizó únicamente en los 84 municipios de los cinco estados afectados, donde participaron 100,940 votantes, lo cual alcanzó apenas el 4.04% de representación municipal respecto a la lista nominal arrojada por el INE. Si la consulta ciudadana se analiza en comparación con la población total de los cinco estados, representaría apenas el 0.66% de la participación ciudadana, aunque la población votante hubiese votado por No al Tren, el proyecto se habría realizado, este es claro ejemplo de los métodos utilizados por el Estado para la contención de las luchas y movimientos que impidan la realización de sus objetivos, en otras palabras de Pineda (2022), se denomina la “institucionalización de los movimientos o del conflicto”, en otras palabras, argumentar que se les ha tomado en cuenta para la aprobación o implementación de políticas públicas o proyectos de infraestructura que más que un beneficio social, están encaminados en el proceso de alineación de producción y reproducción del capital. El objetivo del Tren Maya, toma sentido cuando se implemente

el tren de carga, pues este va a permitir la extracción de los hidrocarburos del golfo y posterior comercialización global en unión corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Retomando lo emitido por la página oficial de FONATUR, Tren Maya S. A de C. V; a través del portal de gobierno, el objetivo principal de este proyecto fue "lograr desarrollo integral en el sureste mediante el ordenamiento territorial, la preservación del medio ambiente, el desarrollo económico inclusivo, el bienestar social y la protección tangible e intangible de la identidad histórica de los pueblos de la región."(pag.2), derivado de lo expuesto, es posible realizar un análisis de los impactos que se han generado en el municipio de estudio, en comparación con el objetivo principal del proyecto.

Primeramente, el punto más alto de la generación de empleos se presentó durante la construcción tanto de las vías como de la estación, sin embargo, una vez terminado el proyecto el índice disminuyó notablemente, además, los empleos registrados en el municipio se ofrecieron a rangos menores, generalmente mano de obra. Aunque en su momento el proyecto fungió como fuente de empleo para alrededor de 300 personas residentes del municipio, no se consideró un seguimiento adecuado para garantizar un empleo estable que les brindará las prestaciones de ley mínimas establecidas en la Ley Federal del Trabajo. Otra de las incongruencias que se observó en comparación con el objetivo del proyecto fue que los empleos que se ofertaron al término de la construcción e implementación del proyecto, en su mayoría fue para personal de limpieza, no hubo contratación de profesionistas, algunos empleos se mantuvieron para el mantenimiento de las vías, mientras que la seguridad de las estaciones permaneció a cargo de la secretaría de Defensa Nacional (SEDENA). Lo que significa que no hubo oportunidades de crecimiento laboral ni el desarrollo económico que se prometió.

En conclusión, pese a la vasta construcción de infraestructura, no se ha introducido el desarrollo económico que se esperaba, no se trata de políticas públicas implementadas por la derecha o izquierda, sino que el intervencionismo estatal sin un diagnóstico participativo y planeación estratégica desde el interior de la comunidad, no resuelve las necesidades del pueblo, simplemente las aísla, las hace imperceptibles ante el acaparamiento de recursos, atención y diálogo. El desarrollo no es extractivo y ecocida, no puede existir una palabra que no se aplica en las comunidades mediante un proyecto extractivista.

REFERENCIAS

Conferencia de prensa realizada el lunes 16 de diciembre de 2019 por el expresidente López Obrador: disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=aPIHAWZIYcs> minuto 46.

Contenido Técnico. Información del proyecto Tren Maya. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/513993/TM_ANEXO_TECNICO_VF2__1_.pdf

Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos. (2024). Manual de procedimientos de derecho de vía y patrimonio. Subdirección de Derecho de Vía y Patrimonio. https://normateca.capufe.gob.mx/Secciones/NIA/DIC/Manual_Proc_Derecho_Via/Normativo.pdf

El Universal. (2025, diciembre 2). *Semarnat sepulta daños ecológicos del Tren Maya; alega seguridad nacional*. El Universal. <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/semarnat-sepulta-danos-ecologicos-del-tren-maya-alega-seguridad-nacional/>

González, yetzabé. Etnografía educativa. Un modo de investigar la cotidianidad universitaria donde laboramos. *Laurus*, [s.l.], n. 2, p. 10 - 21, apr. 2021. ISSN 1315-883X. consultado 19 nov. 2025, disponible en: <http://historico.upel.edu.ve:81/revistas/index.php/laurus/article/view/9050>

Presentación de Resultados. Consulta Libre e Informada sobre el Proyecto de Desarrollo Tren Maya, obtenido del siguiente enlace: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/518708/presentacion-resultados-consulta-tren-maya-diciembre-2019.pdf>

Pineda Ramírez, C. E. (2022). La dinámica del conflicto eco-político: Transnacionales, gobiernos y movimientos comunales. *Acta Sociológica*, (85-86), 17-47. <https://doi.org/10.22201/fcpys.24484938e.2022.85-86.82777>

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicados en este sitio está disponibles bajo Licencia [Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) 