

# Capítulo 8

---

## **Los trenmayeros: un ensayo sobre la otredad**

*Jorge Capetillo Ponce*  
*Universidad de Massachusetts Boston*

<https://doi.org/10.61728/AE24003148>



## Resumen

Usando como marco teórico el ensayo El Extranjero de Georg Simmel, se realiza un análisis sociológico de los trenmayeros, un grupo definido como aquellos miles de individuos no militares que llegaron de afuera de la península de Yucatán a buscar trabajo bien remunerado y estable en labores relacionadas con la construcción del Tren Maya. Al llegar tuvieron un impacto inmediato en la economía y la cultura de las comunidades receptoras de la región. Se incluyen resultados preliminares de dos estudios de campo multidisciplinarios realizados por la UQROO y UMASS Boston en 2019 y 2024.

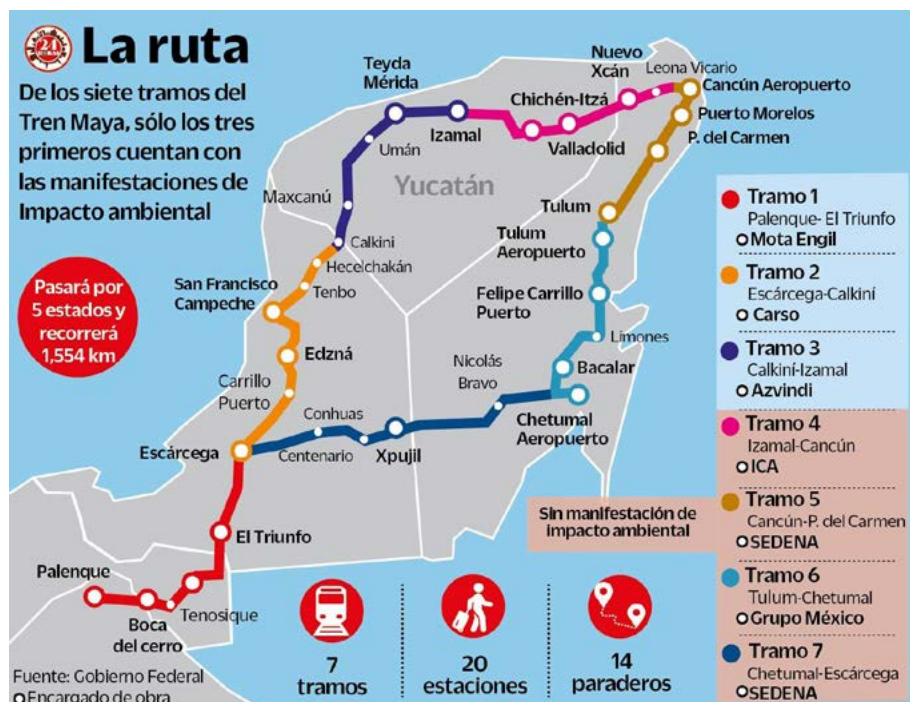
### Xoot' ts'íibil

Yéetel le tuukul ts'íibil “El extranjero Georg Simmel”. Kak beetik up'éel noj xook sociológico ti' le “tren mayeros”, máaxo'ob taalo'ob ti' táanxel lu'umil México ti'al u meyajo'ob ti' le tren maya ti u petenil Yucatán. Ka k'ucho'ob ti le mejen kaajo'ob yaan jejeláas ba'alo'ob tu yilo'ob yéetel ba'alo'ob k'eex ti' le kaajtalilo'obo'. Le ts'íiba up'éel xook beetab men le noj najil xooko'ob UQROO yéetel UMASS Boston ti u ja'abilo'ob 2019 yéetel 2024.

### Abstract

Sociological analysis of the trenmayeros or Mayan Train people —defined as those thousands of individuals not members of the army that flooded the Yucatan peninsula looking for stable work and better salaries in tasks related to the construction of the Mayan Train— using as theoretical framework Georg Simmel's essay The Stranger. The preliminary findings of two multidisciplinary studies conducted by UQROO and UMASS Boston in 2019 and 2024 are included.

## 1. Introducción



Durante los meses de mayo y junio 2019, se conformó un equipo de científicos sociales, lingüistas y artistas visuales de la Universidad de Quintana Roo (UQROO) en Chetumal y la Universidad de Massachusetts (UMASS) en Boston para realizar un estudio en 7 comunidades localizadas a lo largo de dos tramos por donde se había planeado que pasarán los rieles y se construirán estaciones del Tren Maya. Las cinco comunidades en el tramo Tulum-Bacalar (Uh May, X-Hazil, Tres Reyes, Muyl y Carrillo Puerto) son mayormente mayas y las dos del tramo Bacalar-Calakmul-Escárcega (Zoh Laguna y Valentin Gómez Farias) mucho más diversas. Dichas comunidades están localizadas en los tramos 6 y 7 del Tren, aun inconclusas en octubre 2024, cuando se entrega el presente ensayo para su publicación.

Los 13 grupos focales (6 de mujeres, 6 de hombres y uno mixto), así como las entrevistas con líderes comunitarios, oficiales del gobierno, artis-

tas, ambientalistas, maestros, trabajadores sociales, académicos e intelectuales, se llevaron a cabo en maya y español, y fueron captados en grabadora, video y cámara fotográfica.

Este fue uno de los primeros estudios interdisciplinarios no gubernamentales realizados sobre el tema del Tren Maya en ese entonces, cuando iniciaba el sexenio de Andrés Manuel López Obrador. Se realizó antes de que llegara, en años posteriores, la cargada del gobierno, la prensa, los empresarios, los políticos, los militares, el narcotráfico, etcétera. Su principal objetivo era captar la voz comunitaria, en particular las opiniones de los miembros de las comunidades seleccionadas sobre los diversos actores gubernamentales y no gubernamentales involucrados, e insertarla dentro del debate nacional sobre el megaproyecto.

Dentro de una gran cantidad de asuntos y temas relevantes, existieron siete puntos que sobresalieron por su repetición y urgencia:

1. Confusión y desconfianza por la falta de un plan maestro.
2. Falta de participación comunitaria en la consulta y en foros informativos, así como falta de información sobre los polos de desarrollo y el impacto de la migración a la península al comenzar la obra.
3. Reclamos históricos y presentes de las comunidades al gobierno.
4. El tipo de relación que se debe establecer entre comunidad y gobierno.
5. La marginalización de las mujeres.
6. Los usos y abusos de la palabra “Maya”.
7. El medioambiente.

Siendo que el tema principal de este estudio es los trenmayeros, es decir, la gente no militar que vino de afuera de la península de Yucatán a buscar trabajo estable y bien remunerado en obras relacionadas con la construcción del Tren Maya, el punto que más nos interesa es el 2: la falta de participación comunitaria en consultas y foros, y la falta de información gubernamental sobre los polos de desarrollo y el impacto de la migración en las comunidades.

Pocos meses después del estudio, que coincidió con el inicio de la pandemia, comenzaron a arribar a la península más y más “extranjeros”, teniendo un impacto inmediato en la economía y la cultura de las comunidades.

Cuántos llegaron de afuera de la península es difícil calcular. El gobierno dio algunas cifras globales: poco más de 100,000 trabajadores habían sido contratados para trabajar directamente en la primera etapa del tren (tramos 1, 2, 3 y 4), pero no se dio a conocer si provenían de comunidades aledañas o de afuera de la península; ni del número de familiares de los trabajadores que viajaron con ellos; o de aquellos involucrados en proyectos paralelos, como aeropuertos, plantas de electricidad y proceso del agua, carreteras, puentes, vivienda, etcétera.

Algunos de los entrevistados en un estudio posterior, realizado en 2024, consideraron que el impacto de esta migración fue positivo, otros que fue negativo, y muchos en el medio. Gradualmente, la gente de las comunidades les dio el nombre de “trenmayeros”.

El presente ensayo sociológico es un acercamiento teórico al análisis de este encuentro entre los miles de “extranjeros” que arribaron y las comunidades originarias de la región. El texto teórico clave para nuestro análisis es *El extranjero*, la célebre digresión de Georg Simmel sobre la posición y forma social del extranjero o forastero, el que no pertenece ni es incluido: el otro.

## 2. El estudio de 2019

Nuestra intención era conseguir más fondos para continuar el estudio de 2019, pero se vio afectado, como todo el mundo, por la pandemia que comenzó a principios de 2020. Fue imposible realizar trabajo de campo por muchos meses, que coincidió con la etapa en donde comenzaron a llegar los trabajadores y demás actores y agentes antes mencionados a la península.

Aunque si se realizaron visitas cortas y seguimos captando literatura académica y periodística sobre el tema, fue a partir del verano 2023 —4 años después del estudio inicial— que volvimos regularmente a la zona. Esta fue la etapa final de construcción del Tren Maya, que fue inaugurado parcialmente (solo los tramos 1,2, 3 y 4) por el presidente López Obrador en diciembre de 2023.

Durante el estudio de 2019, se detectó una gran confusión y desconfianza al interior de las comunidades estudiadas por lo que consideraban una falta de información coherente por parte del gobierno. Es decir, el plan

gubernamental que se difundió inicialmente por FONATUR llegó a muy pocos miembros de las comunidades (sobre todo a los líderes de pueblos y ejidos que en general no transmiten la información hacia abajo), cambió varias veces y no explicó claramente las intenciones del gobierno ni logró un diálogo fructífero.

Varios de los participantes en los grupos focales, que por cierto fueron integrados en su gran mayoría por hombres y mujeres de entre 25 y 80 años, indicaron que la poca información que les había llegado en ese entonces sobre el proyecto del Tren había sido a través de periódicos y televisión.

Consideraban que el gobierno, por medio de FONATUR y la secretaria de Comunicaciones y Transporte (SCT) debería visitar las comunidades y entablar diálogo directamente con los habitantes y no solo con los líderes. Querían saber por dónde pasara exactamente el Tren; si van a tumbar casas; quienes vendrán a trabajar (que tipo de extranjero); que tipo de compensación se les va a dar por entrar en sus tierras o si el gobierno quiere que sea gratis el acceso; si es posible entrar en sociedad con el gobierno en el megaproyecto; que va a pasar con la basura, el agua, el ruido, los animales, la seguridad; como va a afectar la milpa; si será posible la venta de sus productos en las estaciones, etcétera.

La confusión y desconfianza mencionadas anteriormente también derivaba de varias acciones y planes del gobierno entrante. Por ejemplo, varios participantes consideraron que la consulta nacional sobre el Tren Maya, llevada a cabo en noviembre de 2018, pocos días antes de la toma de posesión del nuevo gobierno, careció de difusión y participación confiables.

Quizá más grave fue la manera en que los participantes en el estudio describieron los foros informativos que fueron promovidos por FONATUR y que habían sido proyectados por el gobierno como su respuesta a entablar una relación con las comunidades afectadas por la construcción. Para ellos los foros fueron únicamente espacios para difundir unilateralmente la información.

del gobierno hacia las comunidades, y de ninguna manera promovieron lo que las comunidades deseaban: un diálogo franco entre las dos partes.

Uno de los puntos que menos era entendido por los participantes en las visitas de 2019 —y que es clave para este estudio de cómo se ve al otro y viceversa— era lo que el gobierno llamó Polos de Desarrollo. Fue un tema

que se encontraba esporádicamente en la prensa y en los pronunciamientos de FONATUR en ese entonces. Aun le faltaban componentes y detalles, pero era claramente un proyecto que implicaba el traslado a gran escala de población y recursos, con gran impacto en procesos de urbanización y la generación de nuevas, diversas y lucrativas actividades económicas.

Fue en la comunidad campechana de Zoh Laguna, cerca de Xpujil, donde vimos por primera vez un intercambio entre esta ideología gubernamental de desarrollo basada en Polos y los diversos entendimientos y posiciones de miembros de la comunidad. El encargado de FONATUR del tramo Bacalar-Calakmul-Escárcega (tramo 7, aun inconcluso) nos contactó solicitando participar en los dos grupos de enfoque que organizamos en Campeche: uno en Zoh Laguna y otro en Gómez Farias. A Zoh Laguna llegó dicho encargado junto con otros dos representantes de FONATUR y SEMARNAT, y nos dieron una breve explicación de qué significa un Polo de Desarrollo.

FONATUR sí había explicado a los medios y redes sociales que este megaproyecto no se centraba únicamente en la construcción del Tren Maya, sino que era un proyecto de reordenamiento regional en lo urbano y económico, aunque no se mencionó el impacto cultural ni la magnitud de la migración a la zona.

Cuando pidió la palabra, el oficial de FONATUR tomó como ejemplo para explicar la nueva ideología la población de Xpujil, la mayor de la región con cerca de 5000 habitantes en ese entonces y a pocos kilómetros de las dos comunidades seleccionadas. El de FONATUR apuntó que el gobierno consideraba Xpujil una población muy mal planeada y poco atractiva, por lo que se construirá una nueva y atractiva población cerca de la actual, con capacidad para albergar hasta 50 000 personas, y ahí serán trasladados la mayoría de los habitantes de Xpujil.

Hubo todo tipo de reacciones inmediatas por parte de los participantes —una buena parte de ellos originarios precisamente de Xpujil— mayormente en contra al oír el proyecto de los oficiales del gobierno. Muchos de los participantes cuestionaron cómo es que decide el gobierno por ellos sobre dónde van a vivir, si quieren mudarse, qué tipo de vivienda se va a crear, qué tipo de seguridad existirá, qué otras personas llegarán a este polo de desarrollo, qué pasaría con los cementerios y las tumbas de los abuelos, etcétera.

El encargado de FONATUR y sus dos acompañantes se vieron forzados a dejar el local en donde se llevaba a cabo el estudio ante tanto reclamo por información clara y confiable. Y ya no asistieron a los grupos de enfoque en Gómez Farias al día siguiente.

En los grupos focales realizados con mujeres existieron preocupaciones similares, además de la falta de voz y voto femeninos en las decisiones comunales y ejidales. Es decir, existió un consenso sobre el patriarcalismo que aún existe en sus comunidades, y que les impide insertar su voz en el actual debate sobre el tren.

Por otro lado, existió en el estudio de 2019 más preocupación en los grupos focales realizados con mujeres que con hombres sobre el tema de la criminalidad y la falta de seguridad, que podrían empeorar con la llegada del tren. Más específicamente, las participantes expresaron gran preocupación porque el tráfico de drogas, asesinatos y robos que ocurren en Cancún, Playa del Carmen y otros destinos en la Riviera Maya, y sobre los que leen en periódicos y ven en televisión a diario, lleguen a sus comunidades y a sus familias.

Ambos grupos focales, de hombres y mujeres, mencionaron en varias ocasiones el posible impacto cultural negativo que resultaría del arribo diario de miles de turistas nacionales y extranjeros en sus comunidades, por ejemplo, en la difusión del idioma y la cultura maya, aunque no mencionaron a los trabajadores, a los que después se les dio el nombre de trenmayeros, pues aún no entendían la magnitud del fenómeno, y no había comenzado aún la migración.

En resumen, ambos grupos veían al Tren Maya como un posible vehículo de vicio, criminalidad y debilitamiento cultural. Apuntaron que en los pocos foros informativos organizados por FONATUR a los que asistieron se tocó esporádicamente el tema de seguridad, pero nunca oyeron algo sobre el impacto de la migración. En los grupos de enfoque de mujeres se subrayó que menos aún se mencionaron en los foros temas relacionados con la mujer y la familia.

### 3. El Extranjero de Simmel

En su celebre ensayo *El Extranjero*, el sociólogo alemán Georg Simmel sostiene que el extranjero, el extraño, el forastero es una figura por definición ambigua y móvil, en la cual convergen la vinculación y la no vinculación a un espacio determinado. Para Simmel el extranjero no es una persona sino una forma social. Se trata de un vínculo específico de relación, una forma particular de ser con otros. Al principio de su ensayo Simmel apunta

El extranjero al que aquí nos referimos no es el nómada que llega hoy y parte mañana, sino el que llega hoy y se queda mañana; o, por así decir, el emigrante potencial que, aunque se haya detenido, aún no ha superado la ausencia de vínculo propia del ir y venir.

Según Simmel, la posición social dentro del nuevo espacio al que llega el extranjero “está esencialmente determinada por el hecho de que no pertenece al círculo social desde siempre y trae consigo unas cualidades que ni proceden ni pueden proceder del círculo mismo... Es la unión de lo próximo y lo lejano... El extranjero significa la cercanía de lo lejano”. Es un tipo social “cuya posición supone al mismo tiempo exterioridad y confrontación”.

De entrada, Simmel realiza una distinción sociológica muy útil para este estudio, entre aquellos que llegan hoy y se van mañana o pasado mañana —por ejemplo, los turistas, a los que regresaremos brevemente al final— y aquellos que llegan hoy y se quedan mañana. Es decir, aquellos que permanecen temporalmente o quizá permanentemente (el emigrante potencial) en el nuevo espacio al que arribaron, como los trenmayeros.

Aquí es oportuno volver a señalar que este estudio no incluye a los miembros del ejército que también llegaron en grandes números a trabajar en la península, y que son también “trenmayeros”, pero de otra clase o categoría por ser determinados en su accionar por una institución tan rígida y totalizadora como el ejército. Ellas y ellos ya tienen trabajo en el ejército y llegaron a la península a realizar tareas definidas por dicha institución. Pero no hay duda de que estos dos grupos de trenmayeros, unos civiles, otros militares, desde el mismo inicio del proyecto, se comunicaron y socializaron de manera continua. Y dicha relación sufre cambios a raíz de que el presidente López Obrador nombró al ejército el administrador del megaproyecto en 2022.

Por otro lado, hay que apuntar que existe una gran diferencia social y cultural entre aquellos trenmayeros que son miembros de las comunidades de la región y que trabajan en el Tren cerca de sus comunidades —quienes en su mayoría hablan maya y regresan a casa después de la jornada diaria— y aquellos que vienen de afuera, de otros estados de la república y hasta de otros países; que por primera vez oyen el idioma maya y no entienden muchas de las normas y costumbres que encuentran en el nuevo espacio en se establecen. Son estos últimos los que se analizan en este estudio.

Simmel apunta que su extranjero, al permanecer más y más tiempo en el mismo lugar, profundiza su socialización con la gente de la comunidad receptora, y “a veces es objeto de inopinada apertura, receptor de confidencias, confesiones y otras revelaciones que se tienen cuidadosamente ocultas a las personas más próximas”. Pero también puede convertirse en chivo expiatorio de sucesos inesperados, y en general no ser percibido como individuo sino como un tipo determinado de extranjero, en este caso como un “trenmayero”.

Este verano 2024, con un pequeño grant de UMASS Boston, tuvimos la oportunidad de retomar de manera más metódica el estudio que se interrumpió en 2019. Visitamos y realizamos grupos de enfoque y entrevistas nuevamente en algunas de las comunidades que habíamos estudiado en 2019, como Xhazil, Uh May, Tres Reyes, Zoh Laguna, y visitamos por primera vez Santa Amalia y Xpujil. También realizamos dos grupos focales, uno de mujeres y otro de hombres, en el campus de la UQROO Carrillo Puerto. Uno de los temas principales que se exploró fue el impacto de los trenmayeros en sus comunidades.

Como Simmel apunta en su ensayo, el extranjero es producto de una socialización entre foráneos y miembros de la comunidad receptora que muy frecuentemente se caracteriza por mantener prejuicios y crudas generalizaciones del otro, por un lado; pero también espacios de apertura y quizá hasta inclusión por el otro. Fue en esto en lo que centramos el estudio: las diferentes percepciones y modos de socialización con los trenmayeros por parte de los miembros de las comunidades receptoras seleccionadas.

#### 4. El estudio de 2024

Lo primero que resalto al regresar al trabajo de campo en junio, julio y agosto de 2024 fue que la distancia espacial y temporal vis-a-vis el trenmayero era diferente en cada lugar visitado. Esto, a su vez, producía diferentes percepciones de este nuevo otro al interior de las comunidades receptoras.

Por ejemplo, en Xhazil y Uh May, dos poblaciones cercanas una de la otra, localizadas sobre la carretera principal por donde sigue en construcción el tren (tramo 6) y donde trabajan un gran número de trenmayeros, la percepción de los entrevistados fue mayormente positiva. En general, consideraban que los trenmayeros habían tenido un impacto positivo en su economía, y habían sido discretos, con excepciones, en su comportamiento en las comunidades. Rentaban cuartos y casas en estos pueblos, y compraban y comían en establecimientos locales.

Aun así, el impacto de los trenmayeros en Xhazil, con mayor población e influencia política que Uh May fue mayor, pues incluyo venta de casas y terrenos a extranjeros, lo que tuvo como resultado un perceptible aumento en la migración y un impacto en el consenso ejidatario. En Uh May la construcción del tren bloqueó el acceso principal a la milpa del pueblo, y después de peticiones al gobierno y declaraciones a los medios, activistas del pueblo bloquearon la carretera principal.

A unos 3 kilómetros de la carretera principal se encuentra el pueblo de Santa Amalia. Para llegar hay que manejar más de media hora o caminar dos horas en un camino de terracería. Una gran parte de la fuerza de trabajo del pueblo, (joven y no tan joven de ambos sexos) trabajan en el Tren Maya, es decir, son también trenmayeros, pero locales, que duermen en casa.

Las dos entrevistas que llevamos a cabo en Santa Amalia fueron mayormente en maya (con Oscar traduciendo al español) con señoras con hijos pequeños. Ellas nos dijeron que no había conocido a ningún trenmayero en persona, pero que los trenmayeros del pueblo que regresan a casa cada día hablan continuamente de estos otros trenmayeros. Es decir, ellas y otros del pueblo que no salen a trabajar oyen cuentos de trenmayeros.

En Carrillo Puerto, la capital económica, artística e intelectual de la región, realizamos dos grupos de enfoque, uno con mujeres y otro con hom-

bres. Lo que salió a relucir inmediatamente fue que el nivel o la frecuencia de interacción con los trenmayeros era mucho mayor en Carrillo que en otros de los lugares visitados. En Carrillo hay tiendas departamentales y supermercados, bares, hoteles, restaurantes, bancos, cines, eventos culturales, universidades, museos, política. Y ya viene la estación del Tren Maya.

Todo esto lo hace un magneto que atrae a los trenmayeros de la zona, aun el día de hoy, pues la construcción continua. Llegan a comprar todo tipo de artículos, van al banco, al mercado, a los restaurantes y a los bares. Es decir, comparten la esfera pública con los locales. Muchos llegan por el día o el fin de semana; otros rentan ahí cuartos o comparten la renta de casas; otros visitan a nuevos amigos o novias y novios. Los hoteles están llenos, mayormente de trenmayeros de mayor nivel económico. Quizá por ese alto nivel de presencia e interacción ya no pueden ser tan discretos como en Xhazil y Uh May; ahora son considerados “muchos” por los de Carrillo, con mucho dinero, y en todas partes.

La mayoría de los miembros de los dos grupos de enfoque realizados en Carrillo coincidieron en que el aumento en el arribo de los trenmayeros a la ciudad ha tenido consecuencias mayormente negativas. Sí veían un derrame económico positivo de la migración en Carrillo, pero más veían gente extraña tomando alcohol en las esquinas, a veces con olor a marihuana, sacando dinero en el banco, comprando una gran cantidad de artículos en las tiendas y supermercados y, a veces, conociendo y/o confrontando a miembros de sus familias en algún espacio público. Y subrayaron que había subido el crimen y el delito en la ciudad.

En particular, el grupo de mujeres de Carrillo describió en sus respuestas una nueva situación en donde se sienten menos seguras al ver tanta gente extraña en las calles y las tiendas. En particular, veían a los trenmayeros comprando todo tipo de artículos en las grandes tiendas, como Coppel y Chedraui. Por el poder de adquisición y el alto nivel de compras de los trenmayeros, los dueños de estas tiendas les dan un trato preferencial, —de acuerdo con las participantes— y así se “apoderaban” del interior de las tiendas. Una participante nos relató cómo trenmayeros con celulares se sentaban en sofás y sillas y usaban mesas en la sección de muebles de Coppel, con la aprobación de la administración. Otra participante relató cómo ahora las taquerías tienen, sobre todo en las noches, solo tacos de huitlacoche, de rajas y de otros ingredientes que son más del gusto de los trenmayeros.

El ejemplo más extremo que presenciamos en el estudio de 2024 con relación a esta intensificación de la presencia de los trenmayeros —y también militares— y sus consecuencias en las percepciones del otro nos sucedió en Xpujil. No teníamos un grupo de enfoque programado, así que realizamos observación participativa, que incluyó pláticas con miembros de la comunidad en la calle, los restaurantes y el hotel, por un lado, y encuentros breves con los trenmayeros y los militares por el otro.

Al manejar alrededor del pueblo nos dimos cuenta de que todos los hoteles, bares y restaurantes estaban llenos. La calle principal, sobre la carretera que viene de Bacalar y por donde pasará el tren (tramo 7 aún inconcluso), estaba completamente controlada por militares, y estaba llena de actividades de construcción realizadas por trenmayeros y dirigidas por militares. Es difícil predecir cuál será el resultado de esta invasión en las percepciones del otro en el pueblo. Regresaremos a estudiar Xpujil cuando se abra este último tramo del tren al público.

## **5. Limitantes y comentarios finales**

Desde el estudio inicial de 2019, nuestro interés ha sido captar, entender y proyectar hacia afuera la voz comunitaria, la de los participantes en el estudio, miembros de las comunidades seleccionadas. Sin embargo, hay que subrayar que una limitante de este ensayo es que no incluye las opiniones y expresiones de los trenmayeros. Estamos organizando un grupo de enfoque con trenmayeras y trenmayeros de la zona de Carrillo Puerto para finales de 2024.

Simmel teorizaba que esa obvia distancia cultural del extranjero (en su fisonomía, acento, creencias, gestos y modales) aunada a su cercanía espacial con los nuevos otros, le daba un mayor grado de libertad y objetividad. Como el extranjero es y no es parte de la población a donde llega, ve cosas que los demás nunca ven o no quieren ver. Por eso es tan importante preguntarle al trenmayero como vio, percibió, entendió a la(s) comunidad(es) receptora(s) cuando arribo a la península, y si han cambiado esas percepciones con el tiempo. Hay muchas preguntas.

Otra limitante es que aún no se terminan los tramos 5, 6 y 7 del tren, y la Secretaría de Defensa Nacional (SEDENA), que ahora es administrador, no informa al público periódicamente sobre el número y la procedencia

de los trenmayeros trabajando en estos tramos. Aquí hay que señalar que FONATUR, con todos los problemas que tuvo en comunicar eficazmente los aspectos principales del proyecto al público, era una institución más accesible y abierta a cuestionamientos que el ejército mexicano (SEDENA), que tradicionalmente tiene un control mucho más centralizado y riguroso de la información.

Simmel, al principio de *El Extranjero* definió a ese extraño como la persona que no se va mañana o pasado, sino que se queda: el emigrante potencial. Pero, indudablemente, otro gran tema de investigación sobre trenmayeros en el futuro inmediato son los miles de turistas que se van a quedar unas horas o unos días a lo más en los diferentes destinos del Tren. Y ya están viajando en los tramos abiertos del Tren.

Un tema relacionado a los trenmayeros y turistas, y que urge estudiarse en mayor detalle, es que sucede en las comunidades receptoras cuando las trenmayera/os, algunos ya amigo/as y novio/as y hasta esposa/os de miembros de dichas comunidades parten al terminar la construcción del Tren después de dos o tres años de estancia. Al dejar súbitamente de rentar y consumir, la ausencia de los trenmayeros puede crear una situación de depresión económica temporal que la población receptora espera sea aliviada con la llegada del turismo masivo.

Un ejemplo de este fenómeno se puede apreciar en Izamal, población cercana a la ciudad de Mérida, que con su belleza arquitectónica, historia prehispánica y colonial, tiendas de artesanías, bares, hoteles y restaurantes de diverso tipo atrajo de inmediato a los trenmayeros cuando estuvieron por ahí. Durante una conferencia de tres días donde presentamos por primera vez un reporte preliminar de nuestro estudio, tuvimos la oportunidad de entrevistarnos con locales y ellos veían un efecto económico mayormente negativo en Izamal por la partida de los trenmayeros, que no ha sido contrarrestado por el flujo de turistas nacionales y extranjeros hasta la fecha.

Parte de este estudio debe enfocarse en analizar los efectos en las comunidades derivados de la transición entre el tipo de socialización y derrama económica que sucedió con los trenmayero/as —que era de mediano plazo, es decir, de meses o años— que ahora se reemplaza por una relación y derrame económico que sucede en pocas horas o quizá unos días con los turistas. Esto implica indudablemente dos tipos de interacción y percepciones del otro muy diferentes.

Ya veremos si la regulación del nuevo gobierno de Claudia Sheinbaum y la normalización con el tiempo de esta nueva oleada de turistas en las comunidades estudiadas, les trae desarrollo y bonanza, como apunto el gobierno desde el principio del megaproyecto; o drogas, crimen y debilitamiento cultural, como se pronosticaba en el estudio de 2019. O un poco o mucho de los dos.

Como se mencionó anteriormente, existe una diferencia entre trenmayeros civiles y militares. Los últimos se han convertido en administradores del Tren Maya y otros proyectos relacionados como aeropuertos, plantas de luz y agua, carreteras, puertos, puentes, y servicios de carga iniciados en el sexenio de López Obrador. Dichos proyectos constituyen nuevas fuentes de trabajo que pueden durar meses y hasta años. Y es muy posible que atraigan a trenmayeros desplazados por el término de la construcción del Tren, y quizá más trabajadores de afuera de la península.

En los grupos de enfoque y entrevistas realizados en 2024, tanto en Carrillo Puerto como en otras poblaciones, los y las participantes siempre reportaron una diferente percepción del ejército y los trenmayeros. En general tenían una percepción más positiva del ejército que de los trenmayeros. Veían protección en el ejército e invasión en los trenmayeros.

También es oportuno señalar que al convertirse los militares en jefes de los trenmayeros existieron denuncias en los medios de comunicación masiva por parte de trenmayeros sobre el trato que les daban los militares. Nuevamente hay muchas preguntas sobre la situación actual entre estos dos grupos, sobre todo el posible aumento en lo que toca a conflictos intergrupales en el corto y mediano plazo.

## Bibliografía

Simmel, G. (2012). El extranjero. En O. Sabido Ramos (Ed.), *El extranjero: Sociología del extraño* (pp. 21-26). Ediciones Sequitur.

