

Percepciones por género sobre los impactos económicos del Tren Maya en comunidades rurales del norte de Quintana Roo

Gender perceptions of the Mayan Train's economic impacts on rural communities in northern Quintana Roo

1*Beatriz de la Trinidad Rocha-Martínez, 2Sergio Lagunas-Puls, 3Rosa Isela Fernández-Xicoténcatl

¹Departamento de Mercadotecnia y Negocios, Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo, Campus Cancún. Av. Chetumal 01, Fraccionamiento Prado Norte, C. P. 77519, Cancún, Quintana Roo, México. Correo electrónico: beatriz.rocha@uqroo.edu.mx ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1615-5341>

²Departamento de Economía y Negocios, Universidad del Caribe. Mz 1 Lote 1, Región 78, Fraccionamiento Tabachines, C. P. 77528, Cancún, Quintana Roo, México. Correo electrónico: slagunas@ucaribe.edu.mx ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4126-3603>

³Departamento de Administración Hotelera, Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo, Campus Cancún. Av. Chetumal 01, Fraccionamiento Prado Norte, C. P. 77519, Cancún, Quintana Roo, México. Correo electrónico: rosa.fernandez@uqroo.edu.mx ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2515-3295>

*Autor de correspondencia.

Recibido: 2 de octubre de 2025

Aceptado: 8 de diciembre de 2025

Publicado: 30 de enero de 2026

<https://doi.org/10.33064/iycuad2026978497>
e8497

RESUMEN

El presente artículo tiene como objetivo general evaluar la percepción en las comunidades del norte de Quintana Roo con respecto al Tren Maya. Se inicia con una revisión literaria de casos locales, nacionales e internacionales, se examinan potencialidades y riesgos de proyectos similares, relacionados con el turismo comunitario, como una herramienta de desarrollo.

La hipótesis planteada es que, debido al género de las personas (mujeres y hombres), la percepción de los posibles beneficios económicos del Tren Maya es variable. Con base en 858 encuestas aplicadas a los habitantes de 21 comunidades del norte de Quintana Roo, mediante pruebas χ^2 Chi-Cuadrada se identifica si existen o no diferencias en la percepción debido al género de las personas. Los resultados concluyen que, en general, la percepción sobre los beneficios y afectaciones del tren maya no son homogéneos, en algunas comunidades perciben oportunidades económicas o turísticas, otras, al contrario, expresan preocupaciones por la situación ambiental y la desconfianza institucional. Las diferencias por género se muestran en dimensiones específicas, pero no se observan uniformes en todas las localidades.

Palabras clave: Tren Maya; desarrollo; sureste de México; turismo; turismo comunitario; género

ABSTRACT

The main objective of this article is to evaluate community perceptions of the Maya Train in northern Quintana Roo. It begins with a literature review of local, national, and international cases, examining the potentialities and risks of similar projects related to community-based tourism as a tool for development. The hypothesis is that, due to gender (women and men), perceptions of the potential economic benefits of the Maya Train vary. Based on 858 surveys administered to residents of 21 communities in northern Quintana Roo, Chi-square (χ^2) tests were conducted to determine whether gender-related differences in perception exist. The study concludes that perceptions regarding the implementation of the Maya Train are generally negative and largely independent of gender.

The results conclude that, in general, perceptions of the benefits and impacts of the Mayan train are not uniform. Some communities perceive economic or tourism opportunities, while others express concerns about the environmental situation and institutional mistrust. Gender differences are evident in specific areas but are not uniform across all locations.

Keywords: Maya Train; development; southeastern Mexico; tourism; community-based tourism; gender

INTRODUCCIÓN

El turismo comunitario se ha consolidado como una estrategia para impulsar el desarrollo rural en países en vías de desarrollo, al diversificar ingresos y preservar la identidad cultural como menciona Casas-Jurado (2012). El sureste mexicano representa un caso paradigmático: pese a su riqueza cultural, ecológica y arqueológica, mantiene altos niveles de pobreza y marginación. En este contexto, el Tren Maya, impulsado por el Gobierno de México desde 2018, busca articular la infraestructura ferroviaria, el turismo sustentable e inclusión social cubriendo 1554 Km en el sureste mexicano donde se encuentran algunos de los estados históricamente olvidados: Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo y Chiapas. La Figura 1 muestra el recorrido y las estaciones del megaproyecto.

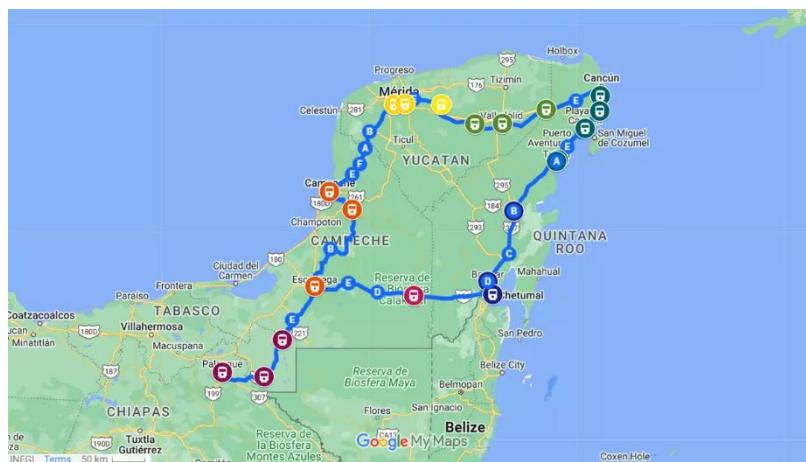


Figura 1. Recorrido del Tren Maya en el sureste mexicano.

Fuente: Obtenido de la página web oficial del Tren Maya.

Programas previos, como las Rutas Turísticas y el Mundo Maya, intentaron integrar comunidades rurales al mercado turístico, aunque con resultados limitados por la falta de planeación y coordinación institucional. Diversos autores coinciden en que la participación comunitaria desde la etapa de planeación es indispensable para lograr beneficios equitativos y sostenibles (Casas-Jurado *et al.*, 2012; Figueroa-Hernández *et al.*, 2015; Oehmichen, 2024; Gambarot y Lorda, 2017).

En Quintana Roo, los contrastes son evidentes: mientras Cancún, Riviera Maya y Cozumel prosperan, más del 70 % de los municipios de Quintana Roo siguen en pobreza, aunque reportes recientes muestran ligeras mejorías (CONEVAL, 2024). Ante ello, el turismo rural se plantea como un modelo más inclusivo, donde las comunidades sean protagonistas del desarrollo.

El objetivo de este artículo es evaluar la percepción sobre el Tren Maya en comunidades rurales del norte de Quintana Roo, verificando diferencias de acuerdo con el género. Para ello, y a partir de una muestra de 21 comunidades seleccionadas al azar donde se encuestó a pobladores disponibles para participar, se adopta un enfoque exploratorio que identifica tendencias por territorio y género sin pretender generalización estadística. Se revisan experiencias nacionales e internacionales como marco de referencia, se establecen variables e instrumentos de análisis y se presentan los resultados que permiten contrastar las hipótesis planteadas.

Revisión de la literatura

El turismo comunitario se reconoce como una estrategia clave para el desarrollo de comunidades rurales vulnerables, al generar ingresos sustentables y preservar la cultura (Casas-Jurado, et al; 2012). Su éxito depende de la participación local en la planificación y gestión turística, evitando la concentración de beneficios en grandes empresas. La Organización Mundial del Turismo (OMT) ha impulsado el binomio “turismo sustentable y eliminación de la pobreza”, mediante la capacitación de guías, la vinculación con pequeños productores y la integración comunitaria, aunque la falta de planeación y coordinación ha limitado su consolidación (Figueroa-Hernández et al; 2015).

En México, programas como “Rutas Turísticas” y “Mundo Maya” buscaron diversificar la oferta e incluir a zonas rurales, con resultados limitados por carencias de infraestructura y voluntad política. La sostenibilidad de estos proyectos exige planificación conjunta con los residentes (Gambarot y Lorda, 2017), y debe evitarse su implementación deficiente pues puede derivar en gentrificación, desplazamiento y pérdida de autonomía local (Oehmichen, 2024). Experiencias internacionales confirman la importancia de la gestión participativa: en Cusco, Perú (Venero-Gibaja et al., 2024), en cooperativas femeninas de Tanzania o mujeres guías en Nepal, el éxito se vinculó a la capacitación, apoyo institucional y redes comunitarias (Figueroa-Hernández et al., 2015).

También se han documentado fracasos. En Zacualpan, Colima, la falta de transparencia y el clientelismo político llevaron a la destrucción del proyecto comunitario (Amaya-Molinar et al; 2021). En Ecuador, el Tren Crucero generó beneficios iniciales, pero provocó dependencia económica hacia el operador ferroviario, debilitando la autonomía local (Toctaguano, 2019; Vázquez-Moreno, 2020). En el sureste mexicano, el panorama es más complejo. Mientras Cancún y la Riviera Maya prosperan, el 27% de la población de Quintana Roo permanece en pobreza extrema (CONEVAL, 2019). Proyectos rurales en comunidades como Chacchoben y El Señor, han fracasado por el control externo, falta de transparencia y exclusión de la mayoría de sus habitantes (Cruz-Coria y Briones-Juárez, 2015; Palafox-Muñoz et al., 2021). La literatura coincide en que el turismo rural solo será viable si existe planeación democrática, distribución justa de beneficios y respeto por la identidad cultural y ambiental de los pueblos.

En cuanto al género, el sureste muestra particularidades: además de empleos tradicionalmente femeninos, las mujeres han accedido a áreas especializadas, reflejando una apertura laboral (Gómez Bañuelos et al; 2017). Sin embargo, la estructura rural sigue

expulsando mano de obra hacia enclaves turísticos como Cancún o la Costa Maya, en empleos temporales y poco calificados, con asentamientos precarios y dependencia laboral (Barrera *et al*; 2021). El trabajo artesanal se presenta como alternativa: para las mujeres, un ingreso compatible con el cuidado del hogar; para los hombres, una opción para evitar la migración y mantener vínculos familiares. No obstante, las artesanas enfrentan barreras de acceso a mercados, escasa capacitación y concentración de decisiones en líderes masculinos, perpetuando desigualdades pese a avances (Vazquez *et al*; 2013).

La pandemia de COVID-19 profundizó estas brechas: las mujeres rurales perdieron empleos y aumentaron sus cargas de cuidado del hogar. El emprendimiento emergió como una vía para generar ingresos y autonomía, aunque persisten limitantes de capacitación, financiamiento, redes de apoyo y estereotipos de género que relegan sus proyectos a actividades de baja rentabilidad (García *et al*; 2024).

MATERIALES Y MÉTODOS

La hipótesis principal H_i plantea que existen diferencias significativas entre hombres y mujeres en la percepción del Tren Maya, expresadas en cinco dimensiones: beneficios, afectaciones, atracción turística, preocupaciones y oportunidades.

El estudio adoptó un enfoque mixto. El componente cuantitativo consistió en una encuesta estructurada para identificar patrones y diferencias entre variables previamente definidas. El componente cualitativo se basó en la observación directa, notas de campo y registro informal de comentarios espontáneos que aportaron información contextual y sobre la disposición de la comunidad hacia el proyecto.

Se aplicó un diseño no experimental y transversal y descriptivo, con el fin de captar percepciones, creencias y actitudes vigentes en la población durante la puesta en marcha del Tren Maya. La encuesta se realizó en 21 comunidades rurales del norte de Quintana Roo, seleccionadas mediante un muestreo estratificado y aleatorio simple, asegurando representación territorial. Se aplicó el instrumento a 858 personas mayores de edad, (58.8% mujeres y 41.2% hombres). La edad promedio fue de 40 años con un tiempo promedio de residencia de 31 años lo que sugiere un alto arraigo territorial. Solo el 9.4% participa en cooperativas, lo que evidencia baja organización comunitaria.

La variable independiente fue el género (hombre/mujer) comparado con cinco variables dependientes (beneficio, afectación, atracción turística, preocupaciones y oportunidades). La operacionalización se presenta en la tabla 1:

Tabla 1
 Operacionalización de las variables derivadas de la encuesta aplicada

Variable	Pregunta	Tipo de variable	Escala de medición	Valoración esperada
Género	Sexo del encuestado	Independiente	Categórica nominal	Hombre / Mujer
Percepción del beneficio	¿Considera que beneficiará a la comunidad?	Dependiente	Categórica binaria	Sí / No
Percepción del impacto	¿Considera que afectará a la comunidad?	Dependiente	Categórica binaria	Sí / No
Percepción turística	¿Cree que el Tren Maya atraerá más turismo?	Dependiente	Categórica ordinal	1. Mucho más 2. Poco 3. No cambiará 4. Disminuirá 5. No opina
Preocupaciones	Tipo de preocupaciones seleccionadas	Dependiente	Cuantitativa discreta	Conteo (0 a 4)
Oportunidades percibidas	Tipo de oportunidades seleccionadas	Dependiente	Cuantitativa discreta	Conteo (0 a 4)

Fuente: Elaboración propia.

Para el análisis estadístico se aplicaron pruebas de independencia chi cuadrada χ^2 y en casos de frecuencias bajas, la prueba exacta de Fisher (Hernández y Lagunas, en prensa; Gómez, 2008; Mendivelso y Rodríguez, 2018). Los cálculos χ^2 y valores p, se obtuvieron con Minitab 17. Al tratarse de una técnica no paramétrica, permite analizar asociaciones significativas entre variables categóricas sin requerir supuestos de normalidad.

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}} \quad (1)$$

Donde:

χ^2 = estadístico chi cuadrado

r = número de renglones que representan los datos

c = número de columnas que representan categorías

O_{ij} = frecuencia observada en la intersección del renglón r con la columna c

E_{ij} = frecuencia esperada en la intersección del renglón r con la columna c

$$E_{ij} = \frac{f_i f_j}{N} \quad (2)$$

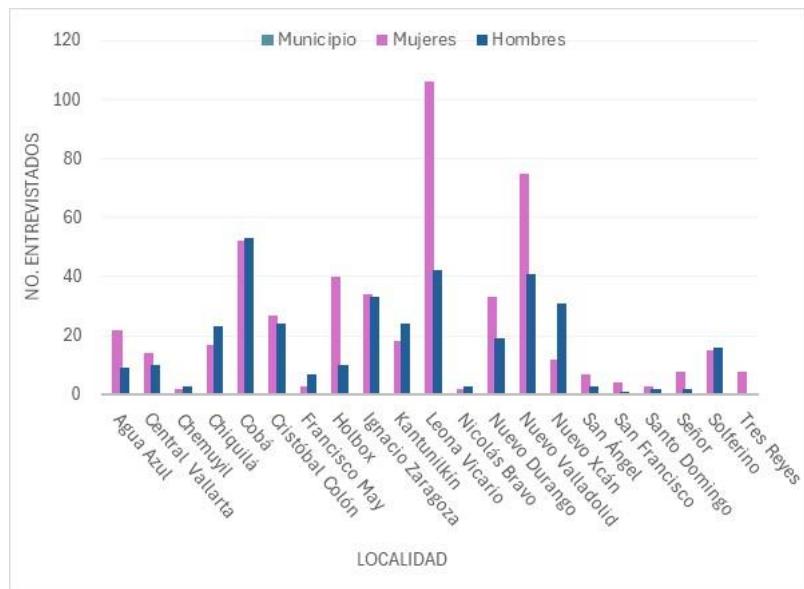
Donde:

f_i = total de la fila i

f_j = total de la columna j

N = suma total de las frecuencias

La distribución de encuestados fue desigual entre comunidades: Leona Vicario (106 mujeres y 42 hombres), Nuevo Xcán (75 mujeres y 31 hombres), y Cobá (52 mujeres y 53 hombres) concentraron mayor participación, mientras que en otras localidades: San Francisco, Tres Reyes, Santo Domingo, y Nicolas Bravo, los registros fueron mínimos, limitando el análisis inferencial. La gráfica 1 presenta distribución por localidad y por género.



Gráfica 1. Distribución de mujeres y hombres encuestados por localidad rural en el área de influencia del Tren Maya en el norte de Quintana Roo.

Fuente: Elaboración propia con base en encuestas comunitarias (n=858, 502 mujeres y 356 hombres).

Durante el trabajo de campo se identificaron factores sociales que condicionaron la participación. En Santo Domingo, por ejemplo, la baja respuesta se relacionó con experiencias previas de incumplimiento institucional, lo que destaca la relevancia de la confianza de la comunidad como variable metodológica implícita para investigaciones sobre megaproyectos.

Según algunos habitantes, se prometió que podrían vender sus plantas ornamentales para decorar la estación del tren. Esto los llevó a invertir tiempo y recursos en el cultivo de dichas plantas, sin embargo, la compra nunca se concretó, generando sentimientos de traición y frustración hacia el proyecto y quienes lo promovieron.

RESULTADOS

El análisis buscó verificar la hipótesis (H1) sobre diferencias significativas entre hombres y mujeres en la percepción del Tren Maya, considerando cinco variables: beneficios, afectaciones, atracción turística, preocupaciones y oportunidades. Se aplicaron pruebas de Chi-Cuadrada (χ^2), y, en casos de baja frecuencia, la prueba exacta de Fisher.

De las 21 localidades analizadas, solo Ignacio Zaragoza mostró diferencias estadísticamente significativas ($p=0.001$) respecto a beneficios percibidos. En localidades como Nuevo Xcán ($p=0.086$) y Señor ($p=0.067$), se observaron tendencias, aunque sin alcanzar significancia.

Tabla 2

Resultados de la prueba de Chi-Cuadrada y prueba Fisher por localidad para evaluar asociación entre género y percepción de los beneficios del Tren Maya

Localidad	χ^2	Valor de χ^2	Fisher P
Agua Azul	0.585	0.445	0.677
Central Vallarta	0.343	0.558	0.673
Chemuyil	0.833	*	-
Chiquilá	0.230	0.631	0.702
Cobá	2.434	0.119	0.201
Cristóbal Colón	0.529	0.467	0.577
Francisco May	**	**	**
Holbox	2.568	0.109	0.150
Ignacio Zaragoza	11.147	0.001	0.001
Kantunilkín	0.389	0.533	0.756
Leona Vicario	0.202	0.653	0.763
Nicolás Bravo	**	**	**
Nuevo Durango	0.968	0.325	0.467
Nuevo Valladolid	1.239	0.266	0.338
Nuevo Xcán	4.841	*	0.086
San Ángel	0.079	0.778	1.000
San Francisco	***	***	***
Santo Domingo	1.875	*	0.400
Señor	5.833	*	0.067
Solferino	2.620	0.106	0.149
Tres Reyes	***	***	***
Totales	2.852	0.091	0.101

NOTAS:

*No hay P de χ^2 porque hay celdas que no cumplen con los conteos mínimos esperados.

**No hubo cálculo, todas las respuestas son "sí se beneficiará"

***No hubo cálculo, todas las respuestas son de mujeres.

Fuente: Elaboración propia.

En la tabla 3, se muestran los resultados de las pruebas Chi cuadrada y Fisher para la variable ¿Considera que el proyecto del Tren Maya afectara a su comunidad? desagregada por género y localidad. A nivel global, el valor obtenido de $\chi^2 = 2.093$ y un valor $p = 0.148$ indica que no existe una asociación estadísticamente significativa entre el género y la percepción de afectaciones. En conjunto, por tanto, no se identifican diferencias claras entre hombres y mujeres en esta dimensión de la percepción del impacto del proyecto.

Tabla 3
 Resultados de las pruebas Chi-Cuadrada y Fisher por localidad: Asociación entre género y percepción de las afectaciones en la comunidad

Localidad	χ^2	Valor P de χ^2	Fisher P
Agua Azul	0.423	*	1.000
Central Vallarta	0.137	0.711	1.000
Chemuyil	0.833	*	1.000
Chiquilá	0.002	0.962	1.000
Cobá	0.501	0.479	0.716
Cristóbal Colón	1.468	0.226	0.336
Francisco May	**	**	**
Holbox	0.110	0.741	1.000
Ignacio Zaragoza	0.835	0.361	0.410
Kantunilkín	0.120	0.729	1.000
Leona Vicario	0.000	0.987	1.000
Nicolás Bravo	**	**	**
Nuevo Durango	0.653	0.419	0.641
Nuevo Valladolid	12.452	0.001	0.001
Nuevo Xcán	0.909	*	1.000
San Ángel	2.857	0.091	0.200
San Francisco	**	**	**
Santo Domingo	5.000	*	0.100
Señor	**	**	**
Solferino	2.280	*	0.226
Tres Reyes	***	***	***
Totales	2.093	0.148	0.166

NOTAS:

*No hay P de χ^2 celdas que no cumplen con los conteos mínimos esperados.

**No hubo cálculo, todas las respuestas son NO AFECTARÁ.

***No hubo cálculo todas las respuestas son de mujeres.

Fuente: Elaboración propia.

Al desagregar los resultados por localidad, se identificaron diferencias significativas en Nuevo Valladolid ($\chi^2 = 12.452$; $p = 0.001$) lo que refleja percepciones distintas entre hombres y mujeres sobre los posibles impactos negativos. Probablemente vinculados a la distribución desigual de los beneficios, expectativas laborales, uso del territorio o confianza institucional. Otras localidades, como Francisco May, Nicolás Bravo, San Francisco y Tres Reyes, no fue posible calcular la prueba debido a las respuestas homogéneas (todas las personas dijeron

que el proyecto no afectará) o porque la muestra incluyó únicamente a personas de un solo género.

Y finalmente la tabla 4 muestra que, en general, no hubo diferencias significativas en ninguna dimensión considerada (atracción turística, preocupaciones y oportunidades), sin embargo, se registran cinco casos relevantes a nivel local. Destacan Central Vallarta ($p = 0.047$) y Chiquilá ($p = 0.01$) en la dimensión de “preocupaciones” lo que evidencia que hombres y mujeres perciben de forma diferenciada riesgos como el desplazamiento, pérdida de cultura o identidad y problemas ambientales.

Tabla 4
 Prueba chi cuadrada (valor p) para comparar percepciones entre hombres y mujeres sobre la atracción turística, preocupaciones y oportunidades asociadas al Tren Maya, por localidad

Localidad	Valor P de X^2		
	Atracción de turismo a la comunidad	Principales preocupaciones	Oportunidades que traerá a la comunidad
Agua Azul	0.241	0.133	0.375
Central Vallarta	0.106	0.047	0.458
Chemuyil	0.329	0.223	0.189
Chiquilá	0.565	0.01	0.647
Cobá	0.178	0.479	0.324
Cristóbal Colón	0.05	0.473	0.493
Francisco May	0.107	0.736	0.232
Holbox	0.995	0.426	0.168
Ignacio Zaragoza	0.065	0.197	0.21
Kantunilkín	0.387	0.774	0.388
Leona Vicario	0.094	0.182	0.562
Nicolás Bravo	0.709	0.217	0.29
Nuevo Durango	0.469	0.666	0.583
Nuevo Valladolid	0.783	0.158	0.128
Nuevo Xcán	0.034	0.158	0.411
San Ángel	0.24	0.117	0.093
San Francisco	0.576	0.218	0.082
Santo Domingo	0.361	0.172	0.082
Señor	0.766	0.285	0.032
Solferino	0.827	0.064	0.903
Tres Reyes	No se aplicó la prueba debido a que todas las encuestadas fueron mujeres		
Total	0.062	0.18	0.399

Fuente: Elaboración propia.

En Nuevo Xcán ($p = 0.034$) y Cristóbal Colón ($p = 0.05$), se encontraron diferencias por género en la percepción sobre “atracción del turismo”. Aunque ambas localidades comparten la carretera libre a Mérida, la presencia de una estación del Tren Maya en Nuevo Xcán vinculada a circuitos de turismo rural, se asocia con una mayor variabilidad en las respuestas.

Por su parte, la comunidad Señor ($p=0.032$) se observaron diferencias de género en las “oportunidades percibidas”, lo que refleja las limitaciones estructurales que históricamente han enfrentado las mujeres para acceder a mercados formales y participar en el proceso de desarrollo comunitario.

DISCUSIÓN

Estos resultados evidencian una heterogeneidad territorial vinculada a las desigualdades estructurales y de género, donde las mujeres enfrentan mayores barreras de acceso a recursos y toma de decisiones (Gómez *et al.*, 2017; García *et al.*, 2024).

En general, los hombres tienden a asociar el Tren Maya con empleos e infraestructura y las mujeres muestran mayor incertidumbre. Esto coincide con Vázquez *et al.* (2013) quienes mencionan que, si bien, el emprendimiento artesanal ofrece alternativas, las mujeres siguen en desventaja en su inserción al mercado formal.

El hecho de que la mayoría de las localidades no presente diferencias estadísticamente significativas entre hombres y mujeres, no implica homogeneidad de percepción, sino la necesidad de metodologías mixtas que capten matices contextuales, históricos y emocionales. Como concluyen Gambarot y Lorda (2017), sin integrar efectivamente de la voz de los habitantes, los proyectos de turismo comunitario corren el riesgo de excluir más que incluir.

En la figura 2 se presenta un ejemplo de infraestructura de turismo comunitario rural en esta comunidad, documentada durante el trabajo de campo.



Figura 2. Infraestructura de turismo comunitario rural en Quintana Roo.
Fuente: Elaboración propia

Estos hallazgos confirman que la percepción del Tren Maya no varía solo por género, sino también por contexto local, resaltando la necesidad de integrar ambos enfoques, territorial y de género, en la evaluación de megaproyectos

CONCLUSIONES

El estudio confirma parcialmente la hipótesis (H1): La percepción sobre los beneficios y afectaciones del Tren Maya varía en función del género, aunque no de manera uniforme en todas las comunidades. A nivel agregado, la pregunta “¿Cree que afectará el Tren Maya a la comunidad?” no mostró diferencias estadísticamente significativas, sin embargo, el análisis local reveló contrastes relevantes en Chiquilá, Nuevo Xcán, Solferino y, especialmente Nuevo Valladolid.

Las mujeres expresaron mayores preocupaciones respecto a los impactos ambientales, la pérdida de tranquilidad y la falta de apoyos institucionales; los hombres asociaron el proyecto con infraestructura y servicios. Estas diferencias, coinciden con la literatura (Vázquez *et al.*, 2013; García *et al.*, 2024), reflejando desigualdades estructurales. Además, la alta frecuencia de respuestas de indiferencia entre mujeres se relaciona con desconfianza institucional y experiencias previas de incumplimientos.

La planeación vertical y poco participativa exacerba tensiones de género y limita la equidad en la distribución de beneficios. Casos como Santo Domingo, donde promesas incumplidas, muestran la urgencia de mecanismos genuinos de consulta y participación. De no hacerlo, el megaproyecto corre el riesgo de reproducir las brechas sociales y de género ya existentes.

Los resultados invitan a replantear las estrategias de inclusión más allá de capacitaciones o ventas artesanales hacia participación política, toma de decisiones estratégicas y control comunitario. Solo un enfoque interseccional y territorializado logrará que el Tren Maya sea un verdadero instrumento de transformación.

Es importante reconocer las limitaciones metodológicas del presente estudio. Es una representación de las percepciones en un momento específico, sin captar evolución. De la misma forma, la distribución desigual de la muestra entre las localidades y el tamaño reducido en algunas de ellas que, aunque permitió identificar tendencias y contrastes entre territorios de manera clara, no se puede generalizar de manera estadística lo que indican los hallazgos. Finalmente, se recomienda complementar futuros estudios con metodologías cualitativas participativas que permitan profundizar en percepciones, experiencias y conocimientos locales, fortaleciendo así la gobernanza territorial.

REFERENCIAS

- Amaya-Molinar, C. M., Covarrubias-Ramírez, R., Peralta-Sánchez, U., & Ochoa-Llamas, I. (2021). Problemas en unidades de negocios de turismo basado en la comunidad. El caso de Zacualpan, México. En B. Díaz-Solano y T. Cuevas-Contreras (Eds.), *Innovación, competitividad y desarrollo* (pp. 97-123). Universidad Autónoma del Caribe. Recuperado de <http://repositorio.uac.edu.co/bitstream/handle/11619/4029/Innovacio%C3%ACn%20%20Competitividad%20y%20Desarrollo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Barrera, M., Camargo, R., & Koyoc, G. (2021). Desigualdad económica en hogares rurales de Quintana Roo, México (2000-2018). *Ciencia e Interculturalidad*, 29(2). <https://doi.org/10.5377/rcl.v29i02.13315>
- Casas-Jurado, A., Soler-Domingo, A., & Jaime-Pastor, V. (2012). El turismo comunitario como instrumento de erradicación de la pobreza: potencialidades para su desarrollo en Cuzco (Perú). *Cuadernos de Turismo* 30, 91-108. Recuperado de <https://revistas.um.es/turismo/article/view/160461/140301>
- Cruz-Coria, E., Briones-Juárez, A., & Pacheco-Cocom, M. (2015). Intervención estatal, turismo y desarrollo local en el ejido de Chacchoben, Quintana Roo, México. *Agricultura, Sociedad y Desarrollo*, 12(1), 35-57. Recuperado de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-54722015000100003
- CONEVAL. (2024). *Pobreza laboral*. Recuperado de: https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/ITLP-IS_pobreza_laboral.aspx
- Figueroa-Hernández, E., Mendoza-Ontiveros, M. M., Godínez Montoya, L., & Pérez-Soto, F. (2015). *El turismo una opción para “apaciguar” la pobreza: mitos y realidades*. Proyecto de investigación, Universidad Autónoma del Estado de México. Recuperado de <http://ri.uaemex.mx/handle/20.500.11799/49658>
- Hernández, W.S. & Lagunas, S. (en prensa). ¿Debe diferenciarse la oferta académica en asignaturas cuyo contenido incluya el uso de la Inteligencia Artificial Generativa? *Enfoques Educacionales*. Universidad de Chile.
- Gambarot, D. M., & Lorda, M. A. (2017). El turismo como estrategia de desarrollo local. *Revista Geográfica Venezolana*, 58(2), 346-359. Recuperado de <https://www.redalyc.org/jatsRepo/3477/347753793006/html/index.html>
- García, J. F., Pineda, L. D., Martínez, L., Armenta, A., & Velandia, G. J. (2024). Actitud emprendedora de la mujer rural frente a la desigualdad de género post pandemia. *UVserva*, 17, 121-135. <https://doi.org/10.25009/uvsvi17.2958>

- Gómez, D., Huesca, L., & Horbath, J. (2017). Estudio de la segregación ocupacional por razón de género en el sector turístico de México. *El Periplo Sustentable*, 33, 159-191. Recuperado de <https://www.scielo.org.mx/pdf/eps/n33/1870-9036-eps-33-159.pdf>
- Gómez, O. T. (2008). Una aplicación de la prueba chi cuadrado con SPSS. *Industrial data*, 11(1), 73-77. <https://doi.org/10.15381/idata.v11i1.6040>
- Mendivelso, F., y Rodríguez, M. (2018). Prueba Chi-Cuadrado de independencia aplicada a tablas 2xN. *Revista Médica Sanitas*, 21(2), 92-95. <https://doi.org/10.26852/01234250.6>
- Oehmichen-Bazán, C. (2024). El Tren Maya y los desafíos para el desarrollo turístico comunitario. *Antropología Americana*, 9(17), 13-40. <https://doi.org/10.35424/anam.v9i17.5755>
- Palafox-Muñoz, A., Vilchis-Onofre, A. A., & Pat-Can, E. G. (2021). La ilusión del desarrollo turístico desde la nueva ruralidad, en Señor Quintana Roo. En B. Díaz-Solano, & T. Cuevas Contreras (Eds.), *Innovación, competitividad y desarrollo* (pp. 31-44). Universidad Autónoma del Caribe. Recuperado de <http://repositorio.uac.edu.co/bitstream/handle/11619/4029/Innovacio%C3%ACn%20%20Competitividad%20y%20Desarrollo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Toctaguano, K. (2019). Impacto económico del Tren Crucero en las comunidades por las que transita. *Nizag y Palacio Real. Siembra*, 6(1), 1-47. Recuperado de <https://www.redalyc.org/journal/6538/653868370010/html/>
- Vazquez Flores, G., Aguiar Alayola, P., & Diaz Molina, L. F. (2013). *Emprendimiento social. Un análisis del capital social en empresas familiares de artesanos de comunidades de Quintana Roo*. Ponencia presentada en el VIII Congreso Internacional Red de Investigadores en Gobiernos Locales Mexicanos A.C., México. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/317313045_Emprendimiento_social_Un_analisis_del_capital_social_en_empresas_familiares_de_artesanos_de_comunidades_de_Quintana_Roo
- Vázquez-Moreno, C. (2020, 27 de septiembre). ¿Qué pasó con Tren Ecuador? *Turismo y sociedad*. Recuperado de <https://turismoysociedad.com/2020/09/27/tren-ecuador/>
- Venero-Gibaja, R., Abarca-Arrambide, R., Jordán-Palomino, T., & Díaz-Ugarte, J. L. (2024). Gestión participativa y desarrollo sostenible como bases del turismo rural en

la región del Cusco. *Investigación y Desarrollo*, 32(1), 68-95. Recuperado de <https://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/investigacion/article/view/14665>