

*Artículo de investigación*

# La ciudad y los trenes: conflicto e integración del ferrocarril en ciudades intermedias

Iván Franch-Pardo<sup>1\*</sup>, Carlos Hugo Soria Cáceres<sup>2</sup>, Gloria Belén Figueroa Alvarado<sup>3</sup> y Jesús Modesto Alvarez Estrada<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Escuela Nacional de Estudios Superiores Morelia. Universidad Nacional Autónoma de México.

<sup>2</sup> Universidad de Burgos.

<sup>3</sup> Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

\* E-mail: ifranch@enesmorelia.unam.mx

Recibido: 27/02/2026; Aceptado: 13/05/2026; Publicado: 30/06/2026

## Resumen

Este trabajo es una recopilación de las presentaciones realizadas en el encuentro "La ciudad y los trenes: el reto latinoamericano de conciliar tren y ciudad", un evento que se desarrolló en el Centro Cultural de la UNAM Morelia, el 26 de marzo de 2026. Se analiza la relación entre el ferrocarril y las ciudades en contextos urbanos intermedios, tomando como principal caso de estudio la ciudad de Morelia (México). A partir de un enfoque geográfico multiescalar, se examina el papel histórico del ferrocarril, que pasó de infraestructura de modernización territorial a su transformación en elemento conflictivo dentro de la trama urbana contemporánea. El estudio combina una perspectiva comparada internacional (España, Brasil y Argentina), un análisis urbano del caso moreliano y una aproximación local centrada en la colonia Melchor Ocampo, incorporando además la percepción ciudadana mediante entrevistas semiestructuradas. Los resultados evidencian que el ferrocarril opera simultáneamente como sistema logístico de escala global y como barrera física, funcional y simbólica en la vida cotidiana. Se concluye que el conflicto no radica en la presencia del tren en sí misma, sino en la ausencia de estrategias de integración urbana, lo que exige repensar su papel desde una perspectiva territorial, histórica y participativa que permita articular infraestructura, ciudad y sociedad.

**Palabras clave:** geografía urbana; geografía del transporte; movilidad; percepción; geohistoria.

## The city and the trains: Conflict and railway integration in intermediate cities

### Abstract

This work compiles the presentations delivered at the conference "The City and the Trains: The Latin American Challenge of Reconciling Rail and Urban Space", held at the UNAM Morelia Cultural Center on March 26, 2026. It analyzes the relationship between railways and the city in intermediate urban contexts, using Morelia as a case study. From a multi-scalar geographical perspective, it examines the historical role of railways as infrastructure for territorial modernization and their transformation into a source of conflict within the contemporary urban fabric. The study combines an international comparative perspective (Spain, Brazil, and Argentina), an urban-scale analysis of the Morelia case, and a local approach focused on the Melchor Ocampo neighborhood, incorporating citizen perceptions through semi-structured interviews. The results show that railways operate simultaneously as global logistics systems and as physical, functional, and symbolic barriers in everyday urban life. The article concludes that the conflict does not lie in the presence of the railway itself, but in the absence of urban integration strategies. Addressing this challenge requires rethinking

its role from a territorial, historical, and participatory perspective that enables a more effective articulation between infrastructure, city, and society.

**Keywords:** urban geography; transport geography; mobility; perception; geohistory.

---

## 1. Presentación

El ferrocarril forma parte de un proceso geohistórico muy amplio en América Latina. Su temprana implantación en el siglo XIX lo convirtió en uno de los principales signos de modernización territorial: La Habana en 1837, Perú y Chile en 1851, Panamá en 1855, Argentina en 1857 o en el caso mexicano de Veracruz en 1873 (Kuntz Ficker, 2015). En sus primeros desarrollos, su función principal era el transporte de mercancías: la extracción y circulación de recursos, la conexión entre puertos, centros mineros, haciendas y ciudades principales. Fue después, con el tiempo, que el tren también se utilizó con regularidad para el movimiento de pasajeros (Badaloni, 2015).

El ferrocarril se integró en el paisaje mexicano y americano, definió crecimientos urbanos, corredores económicos. También aportó cultura, memoria e identidad, estando muy presente en el imaginario colectivo para quienes lo conocieron: símbolo de progreso y modernidad, de encuentro familiar, de circulación de noticias y de experiencia al mirar por la ventana o platicar con los vecinos de asiento; mirar por la ventana del tren era una forma de aprender y conocer el territorio.

En contextos históricos claves para el devenir del país, como fue la Revolución Mexicana (1910-1920), el tren posee una fuerte carga simbólica, es un icono de la revolución. Supuso un motor logístico fundamental para el movimiento rápido de tropas, suministros y artillería por ambos bandos, funcionando también como cuarteles, hospitales y viviendas. Fue un objetivo estratégico que definió el control del territorio y las principales batallas (Allouette, 2020).

La dimensión evocadora del ferrocarril perdura entre la población mexicana, sigue viva en la memoria colectiva trufada de cierta nostalgia, especialmente entre las generaciones que lo conocieron y utilizaron (Franch-Pardo et al., 2018; Favila Vázquez, 2021). A lo largo del siglo XX, con el auge del automóvil y de las carreteras, el tren de pasajeros quedó desplazado. Para la década del noventa, prácticamente todas las líneas de pasajeros habían dejado de funcionar y las estaciones quedaron en desuso, permaneciendo una red ferroviaria exclusivamente para el transporte de mercancías.

Sin embargo, hoy en México el ferrocarril vuelve a estar en el centro del debate. En un contexto marcado por la búsqueda de formas de movilidad más sostenibles y por la necesidad de repensar la relación entre infraestructura y ciudad, el tren reaparece como una oportunidad. Nos encontramos ante un nuevo impulso gubernamental al sistema ferroviario que coloca al tren, de nuevo, en el centro del debate territorial. El gobierno de Claudia Sheinbaum ha impulsado un ambicioso plan con el que pretende recuperar los trenes de pasajeros en México. La estrategia contempla la construcción de alrededor de 3,000 km de nuevas líneas que conecten el centro del país con el norte industrial, con rutas clave como Ciudad de México–Querétaro, Querétaro–Guadalajara y corredores hacia Monterrey y la frontera. Se trata de un cambio de modelo territorial: volver al tren como eje de movilidad interurbana y articulación regional (Gobierno de México, 2025). Más allá de la infraestructura, el proyecto abre un debate relevante: su potencial para reconfigurar ciudades y regiones —especialmente en el centro-norte— frente a dudas sobre costos, viabilidad y demanda real en algunos corredores.

Mientras eso ocurre, numerosas ciudades intermedias conviven hoy con el ferrocarril desde la controversia. En muchos casos, los trazados ferroviarios definidos durante la primera mitad del siglo XX fueron concebidos para discurrir por las afueras de la ciudad, es decir, en zonas entonces periféricas. Sin embargo, el intenso crecimiento de las décadas posteriores hizo que la superficie urbana absorbiera progresivamente esas vías, integrándolas —no siempre de manera adecuada— en la trama de la ciudad.

Este proceso convirtió al ferrocarril en un elemento ambivalente: por un lado, infraestructura histórica y potencial eje de movilidad; por otro, barrera física, fuente de conflictos viales, fragmentación urbana y riesgos para la población. Como veremos, este fenómeno se repite en distintas ciudades, aunque cada una lo ha enfrentado de forma diferente, con soluciones más o menos exitosas según su capacidad de planificación, inversión y articulación urbana.

En el caso de la ciudad de Morelia, capital del estado de Michoacán (México), el ferrocarril no es una abstracción (figura 1). Es una infraestructura de presencia cotidiana, con la que se convive, se choca, se espera, se rodea, se escucha o se padece.

**Figura 1.** Trazado urbano de Morelia.



El caso de Morelia es un ejemplo canónico de infraestructura férrea que ha sido absorbida por el crecimiento urbano. Originalmente periférica, en la actualidad la vía del tren atraviesa la ciudad dividiéndola en dos, generando una fractura física y funcional en el tejido urbano: limita la conectividad transversal, produce conflictos de movilidad en cruces a nivel y actúa como barrera entre colonias.

Desde esa experiencia situada se planteó el sentido del encuentro "La ciudad y los trenes: el reto latinoamericano de conciliar tren y ciudad", un evento que se desarrolló en el Centro Cultural de la UNAM Morelia, el 26 de marzo de 2026 (disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=xoRgtGdMnf4>) (figura 2).

El propósito fue abrir una reflexión sobre lo que significa el mundo del tren en contextos urbanos de tamaño intermedio. Centramos la atención en los conflictos que se generan allí donde la expansión urbana ha terminado por envolver una infraestructura ferroviaria que, en su origen, se instaló fuera de la ciudad pero que hoy forma parte de ella de manera problemática.

Se pone el acento en aquellas ciudades donde el tren representa un conflicto no resuelto, muy visible en ciudades intermedias como Morelia, donde la gestión urbanística en torno al ferrocarril ha sido, cuando menos, insuficiente. Planteamos la problemática bajo una dimensión con perspectiva geográfica a diferentes escalas (apartado 2), pasando de una lectura comparada internacional a una lectura urbana de Morelia (apartado 3) y, finalmente, a una lectura local a través de una colonia concreta de la ciudad (apartado 4). También se llevó a cabo una serie de entrevistas a población local que vive en las proximidades de la vía férrea, con el propósito de incorporar la percepción ciudadana al debate (apartado 5).

**Figura 2.** Tramo del evento con los cuatro ponentes. Fuente: Centro Cultural UNAM Morelia, 2026.



## **2. Ferrocarril y territorio urbano: diálogos, conflictos y soluciones. Perspectivas en España, Brasil y Argentina. Intervención de Carlos Hugo Soria Cáceres**

El ferrocarril no debe entenderse únicamente como un medio de transporte, ni siquiera como un simple tren, sino como un sistema territorial complejo. Esta consideración conceptual resulta fundamental, ya que el ferrocarril ocupa espacio en el territorio urbano, integra diversos elementos materiales y actores sociales, y genera dinámicas de conflictividad espacial y social. Su expansión se produjo en paralelo a la Revolución Industrial y respondió a una necesidad específica de la nueva economía generada: el transporte masivo de mercancías, insumos y productos elaborados desde los centros de producción hacia los puertos y otros nodos de distribución. Por esta razón en sus orígenes el ferrocarril se vinculó principalmente al movimiento de mercancías y sólo más tarde se consolidó como un medio apto para el transporte de pasajeros a mayores distancias y con menores tiempos de recorrido. Todo ello explica que, desde sus inicios, el sistema ferroviario demandara amplios espacios y nuevas piezas urbanas: vías, estaciones, almacenes, depósitos de agua y carbón, infraestructuras de electrificación, viviendas obreras y otras instalaciones asociadas a su funcionamiento. Su irrupción supuso, por tanto, una profunda transformación del espacio urbano, especialmente en las ciudades industriales, y dicha transformación se extendió desde Inglaterra hacia Europa y, posteriormente, hacia América, Asia y África, aunque con matices según cada contexto.

A partir de este planteamiento, la exposición se centra en la relación entre ferrocarril y ciudad a partir de los casos de España, Argentina y Brasil. Se subraya que, dentro del espacio urbano, destacan como elementos ferroviarios principales las áreas de estación, los trazados de vía y las instalaciones industriales anexas. La estación concentra una importante ocupación de suelo, mientras que las vías, aun siendo lineales, producen un problema de mayor persistencia: segregan, interrumpen la continuidad urbana y generan efectos de barrera y de frontera. Una de las ideas centrales de la sesión fue destacar la noción de “huella ferroviaria” o “cicatriz urbana” (Sátyro y Santos, 2025), expresiones que remiten a la marca física y social que el ferrocarril deja en la ciudad. Para ilustrarlo, se presentó el caso de Valladolid (España), ciudad con fuerte vinculación histórica a la industria ferroviaria. En este caso, las viejas instalaciones ferroviarias ocupan aproximadamente unas 25 hectáreas dentro del núcleo urbano consolidado, y las vías dividen claramente la ciudad entre el sector oeste y el sector este. La cuestión de fondo en relación con la problemática ciudad-ferrocarril se formula en términos muy precisos: ¿fue la ciudad la que absorbió al ferrocarril o fue el ferrocarril el que terminó por absorber a la ciudad? En Valladolid el ponente, Carlos Hugo Soria, defiende la primera hipótesis, ya que la estación llegó en 1856, cuando se encontraba a unos tres kilómetros del casco urbano de la época; fue por tanto la expansión urbana, inicialmente desordenada, la que acabó alcanzando, absorbiendo y colmatando en cierto modo la infraestructura ferroviaria. Este proceso tuvo también una traducción social bien definida. En esta ciudad, los barrios situados al oeste se asociaron progresivamente a grupos de mayor capacidad adquisitiva, mientras que el lado este concentró viviendas obreras y, con el tiempo, mayores niveles de conflictividad y menores ingresos. La barrera, por tanto, no fue solo física, sino también social.

A partir de esta constatación, se abordaron las soluciones propuestas en las últimas décadas, que pueden agruparse en dos grandes modelos. El primero es el de los grandes macroyectos, especialmente el soterramiento ferroviario. Esta opción consiste en enterrar la infraestructura para liberar suelo en superficie y eliminar el impacto visible de las vías. Sin embargo, la crítica expuesta fue clara: en Valladolid, el soterramiento exigiría un túnel de más de nueve kilómetros, con un coste elevadísimo, complejidades de coordinación administrativa y dificultades técnicas derivadas, entre otros factores, de la cercanía del nivel freático. Se trata, en consecuencia, de una solución de gran visibilidad política, pero de ejecución incierta o incluso inviable. Por ello, la ciudad ha mantenido durante décadas un discurso recurrente sobre el soterramiento sin llegar a materializarlo de forma efectiva. El segundo modelo es el de la integración urbana. Esta estrategia parte del reconocimiento de que la infraestructura permanece en superficie y propone intervenir sobre ella para mejorar su relación con la ciudad. Ello implica aumentar la permeabilidad transversal, habilitar pasos seguros, mejorar la iluminación, cualificar los márgenes y reducir el carácter inhóspito del entorno ferroviario. Frente a la lógica del gran gesto, esta alternativa apuesta por actuaciones más viables financiera e institucionalmente. Se destacó, además, que esta orientación resulta más realista que los megaproyectos, ya que evita comprometer durante décadas la acción urbana y permite intervenir sobre los conflictos existentes con mayor flexibilidad. La exposición señaló también que estas soluciones dependen de una compleja relación entre administraciones, dado que los suelos y las infraestructuras ferroviarias son gestionados por niveles institucionales distintos. Mientras el Estado prioriza la circulación ferroviaria y la funcionalidad del sistema, el municipio soporta directamente los efectos urbanos de la infraestructura.

Cuando no existe convergencia política e institucional, los conflictos tienden a prolongarse. En España, algunas ciudades lograron soterramientos, especialmente en el contexto de la alta velocidad, mientras que otras optaron por modelos de integración o por el traslado de las vías hacia la periferia. La llegada de la alta velocidad en 1992 se presentó como un punto de inflexión en el sistema ferroviario español. Se difundió como un cambio de paradigma: del tren lento, asociado en gran medida a las mercancías, al tren moderno, articulador del territorio y respaldado en buena parte por financiación europea. No obstante, el balance a largo plazo es desigual. La alta velocidad no ha alcanzado a todas las ciudades ni lo ha hecho siempre de manera adecuada. Con todo, su impacto

urbano fue notable, al dar lugar a nuevas estaciones concebidas como hitos arquitectónicos y símbolos de modernidad territorial. Sin embargo, esa modernización avanzó a ritmos distintos, beneficiando con mayor intensidad a las grandes áreas urbanas y dejando a otras en situaciones intermedias o excluidas del sistema. En algunos casos, como Burgos (España), la supresión de las vías en superficie dio paso a un boulevard urbano. Sin embargo, esta transformación no siempre resolvió el problema de fondo, ya que en ocasiones supuso sustituir la presencia del tren por la del automóvil sin implantar una alternativa de transporte público verdaderamente estructurante. En otros contextos, la estación fue desplazada a varios kilómetros del centro, con la consiguiente pérdida de accesibilidad y de funcionalidad urbana. Esta observación se relacionó con experiencias recientes en México vinculadas al proyecto Tren Maya, donde nuevas estaciones periféricas obligan al uso de taxi, Uber u otros medios de conexión poco integrados en la movilidad cotidiana. Sacar el tren de la ciudad puede reducir el conflicto espacial, pero también debilita su valor como infraestructura urbana de proximidad.

En el ámbito latinoamericano, la exposición destacó una trayectoria ferroviaria marcada por el auge, la decadencia y la revitalización parcial (Scalabrini, 1940). En Argentina y Brasil, el punto de inflexión negativo se situó en las privatizaciones de los años noventa, mientras que en el siglo XXI el tren ha vuelto a incorporarse a la agenda pública mediante reactivaciones parciales impulsadas por gobiernos posteriores. En Argentina se han reabierto algunos corredores hacia el norte y hacia ciudades turísticas como Mar del Plata, aunque también se han producido problemas técnicos derivados de la adquisición de material rodante incompatible con el ancho de vía local, lo que evidencia la necesidad de una planificación territorial y técnica rigurosa. En Brasil, el transporte de pasajeros por ferrocarril presenta un peso residual, con excepciones muy concretas ligadas a corredores específicos como el llamado Tren da Vale, que une las ciudades de Vitória en el estado de Espírito Santo con Belo Horizonte, en Minas Gerais, a través de un vistoso recorrido a aproximadamente 664 km que tarda más de 14 horas en completarse.

Otro punto importante tratado en la intervención fue cómo el ferrocarril conserva un importante valor patrimonial. En Argentina, la estación de Retiro en Buenos Aires fue presentada como un ejemplo paradigmático de infraestructura ferroviaria de alto valor histórico y arquitectónico, hoy inserta en un entorno de fuerte desigualdad social. En Brasil, el patrimonio ferroviario resulta menos visible en términos generales, aunque persisten casos destacados como la Estação da Luz en São Paulo. En ambos países, no obstante, reaparece la cuestión de la barrera ferroviaria como problema urbano y como objeto de estudio geográfico. El ponente presentó, en este sentido, el proyecto titulado *La línea que separa también conduce: Ferrocarril y segregación socioespacial en ciudades intermedias de Brasil y España* (2023), una formulación muy expresiva de la doble condición del ferrocarril: conectar territorios y, al mismo tiempo, separar espacios urbanos. El proyecto aborda ciudades medias de España y Brasil mediante metodologías mixtas que combinan trabajo de campo, fotografía, entrevistas y análisis cuantitativos. El interés principal reside en las cicatrices urbanas generadas por la infraestructura ferroviaria, observables en ciudades como Valladolid, Burgos o Palencia, así como en diversas ciudades brasileñas del nordeste y del interior paulista (figura 3). Se subrayó, además, que la noción de ciudad media es relativa y depende del contexto nacional, de modo que una ciudad de 200.000 habitantes en España no equivale necesariamente a otra del mismo tamaño en Brasil.

**Figura 3.** Convivencia de usos en espacios urbanos afectados por el ferrocarril en Juiz de Fora (MG, Brasil).



Fuente: Carlos Hugo Soria Cáceres, 2025.

La conclusión general de la intervención fue nítida: el ferrocarril, entendido como sistema, involucra actores con intereses divergentes y produce efectos territoriales complejos (Soria, 2022). Para el Estado, su prioridad es el funcionamiento del transporte; para los municipios, la reducción del impacto urbano; para la ciudadanía, la percepción puede oscilar entre la utilidad, la molestia o incluso el rechazo. Por ello no existe una solución única. En España se ha pasado de los grandes macroproyectos a fórmulas de integración más realistas, mientras que en otros contextos se ha optado por el traslado o la reconfiguración de la infraestructura. Con independencia de las diferencias nacionales, persiste una misma lógica de fondo: el ferrocarril constituye una estructura de poder territorial que, al mismo tiempo que articula la movilidad, reordena, separa y transforma el espacio urbano.

### **3. Infraestructura ferroviaria en disputa: conflicto social y dinámicas urbanas en la ciudad intermedia de Morelia.** Intervención de Gloria Belén Figueroa Alvarado

En esta intervención se abordó el tema de la interrelación entre el ferrocarril y la ciudad, desde una perspectiva local, centrando la atención en la ciudad intermedia de Morelia, Michoacán, -sede del Coloquio-. La presentación comenzó con unas preguntas directas al público orientadas a conocer la experiencia cotidiana con el tema: ¿quién vive cerca de la vía?, ¿quién ha visto afectada su movilidad diaria por el paso del ferrocarril? A partir de estas interrogantes, la ponente subrayó que esta realidad forma parte de la vida cotidiana de una gran parte de la población moreliana.

Con base en estas reflexiones, destacó la importancia del estudio de esta relación entre el ferrocarril y la ciudad, enfatizando en el hecho de que ambos comparten un mismo territorio, y por tanto generan dinámicas de interacción. Desde una investigación iniciada durante sus estudios doctorales, la ponente explicó que el caso moreliano debía entenderse a partir de una discusión más amplia sobre las denominadas ciudades medias y, más recientemente, sobre las ciudades intermedias, lo que permite situar al fenómeno estudiado en una escala analítica más compleja y comparativa. En la escala nacional, argumentó, no es suficiente clasificar a las ciudades por el rango poblacional; el concepto intermedio incorpora otras variables cualitativas, como la posibilidad de recorrer la ciudad a pie, la presencia de arquitectura con valor patrimonial —como el centro histórico moreliano— y la capacidad de articulación con otras ciudades de características similares. Estas ciudades intermedias, de acuerdo a una proyección del Sistema Urbano Nacional (SUN), están creciendo en número e importancia, y seguirán haciéndolo hacia 2030, sin embargo, carecen de una gestión diferenciada (Almejo, 2014).

A ello, se suma la condición metropolitana de carácter funcional de la ciudad de Morelia. La expansión urbana está creciendo más rápido que la población, ha llevado a que muchas ciudades rebasen sus límites administrativos, formando áreas metropolitanas más extensas y complejas. Es una tendencia global que afecta a ciudades de todos los tamaños, consolidando a las metrópolis como la forma urbana predominante en el siglo XXI. En este contexto, aunque Morelia no alcanza las características y dimensiones para considerarse una megaciudad, concentra actividades administrativas, económicas y de servicios que atienden y articulan a poblaciones circundantes como Tarímbaro y otras localidades que dependen de ella, lo que permiten reconocerla como un área metropolitana en términos funcionales.

Destacó que la mayoría de las metrópolis carecen de planes e institucionales metropolitanos sólidos, la coordinación entre niveles de gobierno es deficiente y la Ley General de Asentamientos Humanos no termina de integrar adecuadamente esas escalas. El resultado es conocido: fragmentación urbana, aumento de efectos negativos, escasa visión integral y muy poca coordinación entre municipios y sectores. Frente a ello, la perspectiva deseable sería la que hoy impulsan organismos como la ONU: una gestión metropolitana orientada a un desarrollo territorial sostenible y balanceado, donde participen gobiernos de distintas escalas, población y academia (Revisar ONU-Habitat, 2022).

Una vez establecido ese marco de referencia desde donde se visualiza la ciudad de Morelia, la intervención se adentró en la historia ferroviaria regional. Recordó que el ferrocarril llegó a México a finales del siglo XIX y a Michoacán hacia la década de 1880. En el estado se localiza la línea férrea que conecta Ciudad de México con Morelia, luego Pátzcuaro y Uruapan. El trazado lineal no fue casual, respondía a la necesidad de sortear las pendientes pronunciadas del territorio, reducir costos para las empresas constructoras, al tiempo que articulaba ciudades estratégicas: Morelia por su condición de capital, Pátzcuaro por su valor turístico y Uruapan por su importancia económica y productiva. En ese periodo, este transporte ferroviario unía haciendas, ciudades, puertos y territorios considerados estratégicos por el Estado. Además, señaló un aspecto técnico poco comentado, esta línea mantiene un mismo ancho de vía a lo largo de su conexión con la Ciudad de México, lo que le otorga una condición operativa estratégica en la actualidad (Figueroa 2008).

La ponente reflexionó en cómo Morelia ya no conserva muchos de sus espacios ferroviarios de ese periodo, y los que aún persisten, evidencian un patrimonio en condición de abandono o subutilización, con potencial para su recuperación e integración en la dinámica contemporánea de la ciudad. En este sentido y ampliando la mirada más allá del ámbito urbano inmediato, la ponente abrió la escala territorial para señalar, que, al analizar la relación de ferrocarril con la ciudad en el contexto estatal, emergen dos nodos ferroviarios relevantes, Morelia y Lázaro Cárdenas.

El ferrocarril de Morelia, no puede pensarse sólo a escala local. La línea que atraviesa la ciudad forma parte de una red mayor que conecta Lázaro Cárdenas con la Ciudad de México y con la frontera norte de México. Se trata de una ruta directa bajo un solo concesionario —actualmente *Canadian Pacific Kansas City*—, cuya concesión se otorgó por 50 años en 1995. El enlace entre Lázaro Cárdenas y Chicago, y posteriormente con Canadá, configura un corredor transnacional de enorme potencial, reforzado además por la conexión portuaria con otros continentes (figura 4). La ponente insistió en que ese potencial suele quedar invisibilizado por el discurso en medios locales que solo reclama que “el tren se vaya”.

**Figura 4.** Corredor logístico Asia–Norteamérica (China–Lázaro Cárdenas–Nuevo Laredo–Chicago) y su relación con procesos de globalización económica y gobernanza territorial en México.



Fuente: Gloria Belén Figueroa Alvarado.

Visto desde la escala global, el sistema ferroviario revela un aspecto poco analizado: una gran red con diferentes concesiones en Estados Unidos, donde la posición de *Canadian Pacific Kansas City* resulta estratégica; una distancia entre Lázaro Cárdenas y Chicago similar a la del puerto ubicado en Long Beach y Chicago; una oportunidad logística importante basada en una sola concesión y un solo ancho de vía, lo cual le otorga una condición operativa estratégica en la actualidad, especialmente para su integración en dinámicas de comercio global, al facilitar la continuidad del transporte ferroviario sin interrupciones técnicas. (Figueroa y García, 2024). Desde esta perspectiva, la ponente centra la relación del ferrocarril-ciudad, señalando que el territorio que comparten es interpretado de manera distinta según la escala, y actores involucrados: la empresa ferroviaria, el gobierno y la población. Es en este momento cuando la intervención recuperó un aspecto importante en la investigación: la memoria urbana del ferrocarril en Morelia. Antes de 1995, la población convivía con el ferrocarril de pasajeros, lo que articulaba dinámicas sociales, comerciales y turísticas. Con la desaparición del servicio de transporte de pasajeros en 1995, se pierde esta dimensión social y queda solo el ferrocarril de carga. Mientras tanto la ciudad sigue creciendo, generando una serie de conflictos urbanos cada vez más evidentes, como la segregación al interrumpir la continuidad urbana y al generar efectos de barrera y de frontera dentro de la ciudad (Figueroa y García, 2023). A partir de ello, la ponente plantea una pregunta: ¿está la ciudad preparada para crecer junto con el tren o no lo ha considerado realmente? La respuesta, a la luz de la investigación, parece inclinarse hacia lo segundo. Por ello, propone abordar el problema desde una perspectiva sistémica, entendiendo al ferrocarril como una red compleja: no transporta solo carga o pasajeros; sino también dinámicas, relaciones e ideas. Sin estas reflexiones resulta limitado pensar en soluciones pertinentes para la ciudad contemporánea.

Otro aspecto relevante abordado en la investigación corresponde a la problemática de esta relación a la escala urbana actual, para ello se identificaron los trece pasos a nivel ferroviarios en Morelia. No obstante, solo se presentaron el análisis detallado, de dos cruces estratégicos: el cruce cercano a la colonia Tres Puentes, y el cruce ubicado cerca de la av. Periodismo. El primero evidencia la solución planteada por la ciudad (puente) para este cruce ferroviario, mientras que el segundo permite contrastar condiciones distintas. El análisis se apoyó en los ODS, aunque reorganizados deliberadamente: primero la biosfera, después la sociedad y finalmente la economía. El argumento fue claro: priorizar lo económico sobre lo ambiental y lo social, reproduce problemáticas como las

actuales. Desde esa mirada, en el plano ambiental se identificaron impactos como: luz, ruido, contaminantes, frecuencia antrópica y otros. En el ámbito social y urbano destacan invasiones de zonas federales, conflictos con dependencias como CFE y OAPAS, además del efecto barrera y el efecto frontera. La problemática trasciende la relación ferrocarril -ciudad, y se configura como un sistema de conflictos acumulados entre procesos de urbanización, prácticas institucionales y dinámicas sociales. Ante esto la percepción social analizada evidencia situaciones relevantes: ocupaciones irregulares en suelo federal, viviendas construidas a menos de 15 metros de la vía con servicios formales, inseguridad, aunque también se identificaron casos con escrituras legales, correspondientes a terrenos previos a la reubicación de la vía ferroviaria en Morelia (Figueroa y García, 2023).

La ampliación de la zona de impacto fue otro hallazgo importante. No afecta sólo a quienes viven junto a la vía: el ruido y las vibraciones se extienden a colonias enteras, y esa diferencia espacial construye también distintas visiones de este medio de transporte. Quienes viven más allá de la vía hacia el poniente de la ciudad, desarrollan una percepción de conflicto con relación al ferrocarril. A ello se suman las maniobras del tren en zonas de servicio y el incremento de vehículos particulares en la ciudad. En la comparación entre la situación anterior y la actual, la movilidad emergió como uno de los núcleos más duros del problema. La normativa ambiental actual, recordó la ponente, obliga a incluir factores sociales y culturales en los estudios de impacto, prevé mecanismos de información, participación y evaluación de temporalidades del daño. Pero esos estudios funcionan mejor como prevención; aquí el problema ya existe.

Dentro de la investigación, la autora reflexionó sobre algunas propuestas formuladas por la propia población, las cuales iban desde regular horarios del paso del ferrocarril por la ciudad, habilitar rutas alternativas cercanas, limitar el número de vagones por ciertos horarios, y una especialmente sugerente: recuperar movilidad de pasajeros con el mismo medio de transporte.

La investigación sigue su curso, pero la reflexión actual es que la relación ferrocarril -ciudad es compleja en múltiples escalas, y en este contexto Morelia requiere una mesa de diálogo amplia, con especialistas, ya que soluciones como el soterramiento parecen viables por las condiciones físicas, la multiplicación de puentes no resuelve realmente el problema de fondo y la simple remoción del ferrocarril deja sin respuesta el destino del espacio liberado. En este sentido, la ponente apuesta por un proyecto de integración ferroviaria que articule de manera más sustentable y sostenible la relación del ferrocarril con la ciudad.

#### **4. Convivir con la "vía" y la estación: memorias de una frontera físico-simbólica en la colonia Melchor Ocampo. Intervención de Jesús Modesto Álvarez Estrada**

La reflexión descendió a una escala más local y cotidiana con la intervención del Mtro. Jesús Álvarez. Esta se concentró en el análisis de la convivencia histórica de la colonia Melchor Ocampo con la vía y la estación, situación que estuvo presente desde la fundación de la colonia alrededor de la década de los 30 hasta el año 1972, momento en que ambas construcciones fueron trasladadas de la Av. Héroes de Nocupétaro a su actual ubicación aledaña a la Av. Periodismo. Por tanto, el interés de la ponencia no recae solo en la infraestructura espacial, sino en las representaciones, significados y acciones que se produjeron interna y externamente a la colonia en relación al tren y a la vía. En particular, el interés recae en la función de estas construcciones como fronteras simbólicas, que marcan la centralidad de la ciudad en oposición a la periferia, además de estas como medio de subsistencia y pieza central en la construcción de experiencias territoriales de varias de las colonias del norte de Morelia.

La compleja relación entre el ferrocarril y la ciudad, mostrada a lo largo del coloquio y no solo en la presente ponencia, amerita un enfoque transdisciplinario que articule criterios técnicos - geografía, urbanismo, la arquitectura e ingeniería civil- con enfoques sociohistóricos como sociología, antropología e historia para lograr comprender sus efectos en el territorio y en las relaciones sociales

urbanas. Al respecto, Manuel Castells señala que “el estudio de la historia del proceso de urbanización parece ser la forma más indicada de abordar la cuestión urbana” (2017, p. 13). Es decir, no se puede entender la vía, la estación, los espacios, los límites, las segregaciones o cualquier otro organizador del espacio urbano sin reconstruir las raíces históricas.

En este sentido, la localización inicial de la vía y la estación en la zona norte de la ciudad obedeció a condiciones físicas y geográficas muy específicas. Se trataba de un espacio entonces exterior a la ciudad consolidada, además ya pensado o predispuesto para población proletaria cercana a lo que luego sería la zona industrial. Morelia, como otras ciudades coloniales, creció desde un centro administrativo en forma de damero, extendiéndose hacia afuera hasta desbordar los límites del núcleo urbano. Cuando la ciudad empieza a pensarse desde la modernidad decimonónica, el gran hito del progreso es precisamente el ferrocarril. Pero la propia materialidad del relieve moreliano limitaba dónde colocarlo. Así, no fue viable construirlo sobre la loma de Guayangareo; al sur y al poniente estaba el obstáculo del Río Chiquito; al este se localizaba el Bosque Cuauhtémoc, modernizado y habitado por clases privilegiadas, dotado además de servicios como agua potable, electricidad y central telefónica. Hacia el norte, en cambio, había zonas pantanosas —la futura zona industrial— que solo se desecarían hasta 1932.

Por eso, en contra de lo que podría pensarse, la estación no se construyó al este, sino al norte, con la intención de impulsar una zona industrial más cercana de la población proletaria y manteniéndola, en principio, alejada del núcleo urbano. Sin embargo, el tren no era solo industria: también era ocio y movilidad de personas. De ahí las quejas de sectores acomodados de la ciudad, tal como lo expresa el manifiesto presentado ante el Ayuntamiento de la ciudad de Morelia por 479 de sus habitantes, firmado el 1 de noviembre de 1883, donde destacan la exposición de Manuel Solórzano y Ramón Ramírez:

Fatalmente arrinconada, estrechada sin remedio y sin porvenir, en la parte más baja, más angosta y más insalubre de nuestra hermosa capital, estrechada entre esta y el río, que impide su desarrollo material, y forma allí los funestos pantanos que desde hace ya muchos años, han dejado aquel barrio enteramente abandonado...la pendiente rápida del terreno por aquel rumbo, haciéndolo tan desfavorable para el establecimiento de tranvías, es también un grave defecto natural que no tiene remedio (AHMM, 1883).

Aunque no se han documentado con precisión las razones por las cuales la constructora nacional decidió finalmente ese lugar, la consecuencia fue clara: allí, en la zona recordada por los vecinos como “la Y”, comenzó a asentarse población vinculada al trabajo ferroviario, junto con industrias como la harinera y depósitos asociados a Pemex para chapopote, gasolina y otros insumos. Ese primer emplazamiento activó un proceso de urbanización, el cual a su vez está inserto en procesos más amplios.

Por un lado, el crecimiento demográfico latinoamericano del siglo XX y la migración del campo a la ciudad. Por otro, la aparición de industrias próximas a la estación, que ofrecían trabajo. Y, además, la condición del lugar como espacio de transición entre ciudad y campo, que permitía a sus habitantes alternar temporalmente entre actividades industriales y agrícolas. Por ejemplo, para esta época, la actual colonia Prados Verdes, era un prado verde.

A la situación anteriormente descrita se le sumaba un factor de importancia: las condiciones físicas y urbanas del lugar, marcadas por un pantano desecado, por la carencia de servicios básicos y porque el desagüe de la ciudad atravesaba la colonia a cielo abierto, características que abarataron el precio de los lotes y consolidó a la Melchor Ocampo como colonia de origen proletario. Además, el contexto cardenista y la expropiación de bienes periurbanos de 1932, influyeron en que el dueño de esta zona, conocida anteriormente como El Cortijo, vendiese gran parte de los lotes con premura y bajo costo, favoreciendo el poblamiento por sectores proletarios. En ese marco, la vía se transformó en una

frontera física que separaba una Morelia tradicional de estos nuevos espacios urbanos populares (figura 5).

**Figura 5.** Niños sobre la calle Eucalipto.



Fuente: Héctor Navarro Jacobo, 1945.

Este límite espacial, al ser el lindero de la ciudad tradicional y este nuevo territorio proletario, se transforma prontamente en frontera simbólica, desde fuera la colonia separa el territorio correcto del incorrecto, y desde dentro, la estación y la vía, se vuelven en representativas; no solo aportan empleo, también son parte del proceso de territorialización protagonizado por jóvenes, mal llamados “los vagos de la estación”, entre los que sobresalía “el talacho”.

A partir de testimonios orales, fue posible reconstruir cómo alrededor de ese grupo se produjeron relatos casi míticos: huidas a caballo, peleas con la policía, escenas casi de película. Más allá de su veracidad, estos relatos demuestran la configuración del proceso de territorialidad. La estación y la vía aparecían como espacio de control informal sobre quién entraba al barrio, especialmente si se trataba de hombres de otros lugares que pretendían a mujeres de la colonia. De ahí la frase: “las de la Melchor son para los de la Melchor” mencionada en más de una entrevista.

Aunque este actuar se entienda como problemático en la actualidad, la expresión es representativa de la atomización de identidades barriales, muy común en este momento de crecimiento de las ciudades mexicanas. Por ejemplo, una frase similar aparece en el documental sobre el multifamiliar Miguel Alemán de la Ciudad de México (IIS-UNAM, 1999). Entonces, la frontera no era solo física, producía pertenencia, marcaba un adentro y afuera: desde adentro la vía y la estación funcionaban como hitos de identidad, habitar en la Melchor Ocampo implicaba habitar los extramuros, ser en este momento de algún modo un “otro”, en cambio, desde afuera, operaban como marca de diferencia entre una ciudad legítima y otra estigmatizada.

La dimensión simbólica sigue teniendo consecuencias al día de hoy. Cuando se busca información sobre la historia de Morelia, suele encontrarse sobre todo la historia del centro, el relato hegemónico

de la ciudad monumental. Pero esos límites ferroviarios y esas expansiones periféricas generaron otra ciudad, una ciudad distinta que rara vez ocupa el centro del discurso académico, histórico y político. Por eso, la vía y la estación deben entenderse como dispositivos de producción simbólica: organizan narrativas sociales, no solo recorridos materiales. Aunque, la locación de la vía y la estación haya sido cambiada, el problema actual conserva su huella.

Convivir con la vía y la estación no solo significa coincidir con la presencia de una infraestructura urbana, sino que implica experimentar diariamente la relación desigual con la ciudad. En la actualidad, por ejemplo, del lado norte de Morelia, los servicios son más deficientes. La antigua división ferroviaria entre norte y sur ha dejado marcas persistentes que no solo dividen el espacio, sino que divide los sentidos y sentires. Además, la relación humana con el tren: trabajo, ocio, cercanía, se ha perdido en gran medida, se ha deshumanizado su pertenencia a Morelia al priorizarse la carga de mercancías, de ahí que el tren se sienta distante, ajeno, hostil, como algo que corta y separa.

### 5. Percepción ciudadana y propuestas desde la experiencia cotidiana

El día posterior al coloquio, se llevó a cabo una salida de campo por la ciudad con estudiantes de las licenciaturas en Geohistoria (ENES Morelia) y Geografía Aplicada (ENCiT), ambas carreras de la UNAM. Se visitaron diferentes puntos de Morelia donde mayor afectación tiene el conflicto urbano entorno al tren y se procedió a la realización de entrevistas con la población local. En total se desarrollaron diez, desarrolladas bajo un enfoque cualitativo exploratorio, con entrevistas semiestructuradas que combinaron una estructura temática con flexibilidad para profundizar en las respuestas. El análisis se realizó organizando la información en tres ejes: movilidad cotidiana, impactos y riesgos, propuestas de solución. Este enfoque permitió incorporar la percepción social al análisis geográfico del conflicto tren-ciudad.

En primer lugar, las entrevistas evidencian que el ferrocarril en ciudades como Morelia no es percibido de manera homogénea. Mientras que a escala macro —institucional o logística— el tren se concibe como una infraestructura estratégica de alto valor económico y territorial, a escala cotidiana emerge como un elemento profundamente conflictivo. Los testimonios recogen de manera reiterada problemas asociados a la movilidad urbana, especialmente los tiempos de espera en cruces a nivel, los deficientes accesos de cruce, la interrupción de recorridos cotidianos y la falta de alternativas eficaces de conectividad (figura 6).

**Figura 6.** Instante donde el tren atraviesa Av. Morelos Norte, deteniendo el tráfico a su paso.



Fuente: Iván Franch, 2026.

En segundo lugar, las entrevistas confirman la existencia de una afectación espacial de grandes dimensiones, más allá de quienes habitan inmediatamente junto a la vía. El ruido, las vibraciones y la percepción de inseguridad se extienden a colonias completas, configurando un campo de impacto más difuso pero igualmente significativo. Esta dimensión coincide con lo señalado en las intervenciones académicas: el ferrocarril no actúa únicamente como infraestructura lineal, sino como estructura territorial con efectos expansivos.

Un tercer aspecto relevante es la presencia de estrategias y propuestas surgidas desde la propia población, que, aunque no siempre sistematizadas, apuntan hacia soluciones concretas. Entre ellas destacan la regulación de horarios de paso, la reducción de la longitud de los trenes en determinados momentos, la habilitación de rutas alternativas y, de manera especialmente significativa, la recuperación del transporte de pasajeros como forma de reequilibrar la relación entre el tren y la ciudad. Estas propuestas muestran que la ciudadanía no solo percibe el problema, sino que también imagina posibles escenarios de mejora, en línea con enfoques de planificación más participativos.

Finalmente, las entrevistas permiten identificar una dimensión menos visible pero fundamental: la transformación de la relación simbólica con el ferrocarril. Si en el pasado el tren formaba parte de la vida social —como medio de transporte, espacio de encuentro o elemento identitario—, en la actualidad esa relación no es tal. El predominio del tren de carga ha contribuido a que el ferrocarril sea percibido como una presencia ajena, distante e incluso hostil. Esta pérdida de vínculo refuerza el conflicto, al desaparecer los elementos que antes contribuían a su integración en la vida urbana.

En conjunto, la percepción ciudadana pone de manifiesto que el problema ferroviario en ciudades intermedias como Morelia no puede abordarse únicamente desde la infraestructura o la planificación técnica. Requiere incorporar la dimensión social, perceptiva y experiencial, entendiendo que el territorio no solo se organiza, sino que también se vive, se interpreta y se disputa. Las entrevistas, en este sentido, no constituyen un complemento anecdótico, sino un elemento central para comprender la complejidad del fenómeno y orientar posibles soluciones.

## 6. Conclusiones

El ferrocarril ha pasado de ser símbolo de modernidad a convertirse en un elemento conflictivo en ciudades intermedias que crecieron sin integrar adecuadamente su presencia. El tren actúa como sistema territorial que conecta, pero también fragmenta, y sus soluciones urbanas oscilan entre megaproyectos poco viables o estrategias de integración más realistas.

En Morelia, el ferrocarril forma parte de una red logística global, pero a escala local genera conflictos urbanos derivados de una planificación insuficiente y desarticulada. La vía férrea no solo divide físicamente, sino que ha construido fronteras sociales y simbólicas que siguen marcando desigualdades urbanas persistentes.

La población vive el tren como una infraestructura útil a gran escala, pero problemática en la vida cotidiana, proponiendo soluciones prácticas que apuntan a una mejor integración.

En definitiva, la conciliación entre tren y ciudad exige un enfoque geográfico y urbanístico multiescalar, histórico y participativo. El problema no es el tren, sino la falta de proyecto urbano sobre él: sin una estrategia clara de integración, seguirá funcionando como barrera más que como oportunidad para la ciudad.

## Referencias bibliográficas

Allouette Montagnier, P. (2020). La Revolución mexicana sobre rieles: El caso del ferrocarril Chihuahua al Pacífico (1910-1940). *Debates por la Historia*, 8(2), 19-72.

Almejo Hernández, R., García Galeana, J., y Benítez Villegas, I. (2014). La urbanización en México 2010-2030: un esbozo de los retos y oportunidades asociados al crecimiento urbano y regional. En *La situación demográfica de México 2014* (pp. 139–153). Consejo Nacional de Población (CONAPO).

AHMM (1883, 1 de noviembre). *Expediente N.º 39: Manifiesto presentado al M. I. Ayuntamiento de la ciudad de Morelia* [Documento de archivo], Archivo Histórico del Ayuntamiento de Morelia, Morelia, Michoacán, México.

Badaloni, L. I. (2015). Ferrocarriles e ingenieros: aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales. *H-Industria: Revista de historia de la industria y el desarrollo en América Latina*, 9(16), 1-12.

Castells, M. (2017). *La cuestión urbana*. Barcelona: Siglo veintiuno.

CNPq (2023). *La línea que separa también conduce: Ferrocarril y segregación socioespacial en ciudades intermedias de Brasil y España*, Proceso 407997/2023-7.

Favila Vázquez, M. (2021). Fotografía y paisaje mexicanos: una reflexión desde la geografía cultural (1860-1910). *Investigaciones geográficas*, (106), e60463.

Figuroa Alvarado, G. B. (2008). *La incidencia del ferrocarril en el espacio urbano–arquitectónico. Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880–1910* [Tesis de Maestría]. [http://bibliotecavirtual.dgb.umich.mx:8083/xmlui/handle/DGB\\_UMICH/1553](http://bibliotecavirtual.dgb.umich.mx:8083/xmlui/handle/DGB_UMICH/1553)

Figuroa Alvarado, G. y García Espinosa, S. (2023). El conflicto socioambiental actual del ferrocarril en la ciudad de Morelia, México. *Desarrollo, Estado y Espacio*, 2(1) (Enero-Junio). Santa Fe, Argentina. UNL. DOI: 10.14409/dee.2023.1.e0021.

Figuroa Alvarado, G. B., y García Espinosa, S. (2024). Impulso al desarrollo regional a partir del Puerto Lázaro Cárdenas, México. En E. Pereira Júnior, D. Castilho, L. Buffalo, C. Zanutelli, y N. Fratini (Orgs.), *Geografias da economia política na América Latina* (pp. 549–572). Consequência Editora.

Franch-Pardo, I., Sunyer Martín, P., Urquijo Torres, P. S., y Jiménez Rodríguez, D. L. (2018). Excursionismo y geografía en el México posrevolucionario: el Club de Exploraciones de México. *Investigaciones geográficas*, (97). <https://doi.org/10.14350/rig.59680>

Gobierno de México (2025). *Construir 3 mil km de trenes de pasajeros, objetivo de movilidad para la SICT en 2025-2030*. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Disponible en [https://www.gob.mx/sict/prensa/construir-3-mil-km-de-trenes-de-pasajeros-objetivo-de-movilidad-para-la-sict-en-2025-2030?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.gob.mx/sict/prensa/construir-3-mil-km-de-trenes-de-pasajeros-objetivo-de-movilidad-para-la-sict-en-2025-2030?utm_source=chatgpt.com)

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES – UNAM [Videoteca Mexicana] (1999), “*Mi multi es mi multi; Historia oral del multifamiliar Miguel Alemán (1949-1999)*” [documental], <https://www.youtube.com/watch?v=mDkyNJwx0JEyt=1s>.

Kuntz Ficker, S. (2015). *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de Mexico AC.

ONU-Habitat (2022). *1er estado global de las metrópolis: Gestión metropolitana desde la política, legislación, gobernanza, planificación, finanzas y economía. Folleto de hallazgos preliminares y mensajes clave*. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.

Sátyro Maia, D., y Santos y Ganges, L. (2025). Tipologías do efeito histórico-urbanístico da estação ferroviária no crescimento e na estrutura urbana de algumas cidades médias brasileiras, *Ateliê Geográfico*, 19, 187-211 <https://doi.org/10.12957/geouerj.2024.86766>

Scalabrini Ortiz, R. (1940). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Plus Ultra

Soria Cáceres, C.H. (2022). El ferrocarril como elemento de comunicación y articulación territorial. *Austral Comunicación*, 11(2), 1–18 <https://doi.org/10.26422/aucom.2022.1101.sor>



Esta obra se encuentra bajo Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0. Internacional. Reconocimiento - Permite copiar, distribuir, exhibir y representar la obra y hacer obras derivadas siempre y cuando reconozca y cite al autor original. No Comercial – Esta obra no puede ser utilizada con fines comerciales, a menos que se obtenga el permiso.