

El Ferrocarril: Un vínculo esencial en la vida cotidiana y movilidad de la población en Morelia, Michoacán, México

Gloria Belén Figueroa Alvarado¹

María Carmen Mejía Argote²

Resumen

La movilidad es una categoría de análisis con gran relevancia en las ciencias sociales, permitiendo explorar diversos aspectos de la vida cotidiana (Urry, 2007; Cresswell, 2006; Sheller & Urry, 2006). En la actualidad latinoamericana, se han destacado estudios que ponen en el centro de análisis las transformaciones socioterritoriales a partir de las experiencias de movilidad en las metrópolis, revelando complejas diferencias sociales acentuadas por factores como lo socioeconómico, la infraestructura vial y el transporte. (Jirón et al., 2010; Segura, 2006; Avellaneda, 2008; Rolnik & Klintowitz, 2011; Aguiar, 2011; Soto, 2017; Lazo-Corvalán & Calderón-Sosa, 2013; 2014),

Las investigaciones urbanas actuales consideran a los individuos no solo como personas que se desplazan, sino como aquellos que manifiestan necesidades de desplazamiento, tanto individuales como colectivas. Es importante entender que la movilidad puede tener significados y sentidos distintos para cada individuo, según sus realidades y su integración con la ciudad, tal como lo expone Jaramillo (1993).

El presente trabajo se enfoca en las experiencias de movilidad en la ciudad intermedia de Morelia, en el Estado de Michoacán, México. También se explora la movilidad interurbana de la población que convive con el ferrocarril de carga que atraviesa la ciudad. Este estudio se basa en un enfoque centrado en las prácticas sociales, lo que permite analizar las experiencias de los sujetos en su vida cotidiana, en lugar de simplemente describir su relación diaria con el medio de transporte y cómo la infraestructura afecta su movilidad. Esta perspectiva fenomenológica posibilita explorar diversas dimensiones de la movilidad y prestar atención a grupos de personas con características socioculturales y económicas particulares. (Guber, 2001).

En conclusión, comprender el significado y el movimiento que la población otorga a sus experiencias de movilidad conllevará a considerar, desde una perspectiva masiva, las prácticas y rutinas móviles que influyen en su interacción con la ciudad y el ferrocarril (Cresswell, 2010; Jirón & Mansilla, 2014).

Conceptos clave: 1. Etnografía, 2. movilidad, 3. prácticas sociales.

¹ Estudiante del Doctorado en Desarrollo y Sustentabilidad de la Facultad de Economía de la UMSNH en México, Maestra en Arquitectura, Investigación y restauración de Sitios y Monumentos por la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. gloria.figueroa@umich.mx

² Doctora en Ciencias en Desarrollo Sustentable por la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (UMSNH). Profesor-Investigador, Facultad de Economía "Vasco de Quiroga", UMSNH, Michoacán, México. maria.mejia@umich.mx

Introducción

En la actualidad, los cambios espacio-temporales de la sociedad, caracterizados por dispersiones, transfronterizas y migraciones, junto con las diversas transformaciones en las formas de concebir y experimentar la vida cotidiana, han convertido a la movilidad en un objeto y enfoque de estudio de gran interés para las ciencias sociales. Uno de los cambios más relevantes es la transición de una sociedad “estática” a una “sociedad de flujos y redes” -cuyo origen se encuentra en la movilidad. Este concepto constituye el centro de la propuesta del paradigma de la movilidad (Cresswell y Merriman, 2011; Sheller y Urry, 2006; Urry, 2007).

La propuesta de Urry (2007), es un aporte relevante para los estudios del transporte y la comunicación, al mismo tiempo que redefine el espacio y el tiempo en la sociedad global, examinando críticamente la importancia de los viajes, las tecnologías, los métodos y las actividades que implican considerar la sociedad en movimiento. En esta línea, Sheller y Urry (2016) presentan el “nuevo paradigma de la movilidad” abordando diversas problemáticas, como las múltiples formas de conexión que implica el movimiento en la vida cotidiana; la relación espacio-temporal en los desplazamientos, los métodos móviles; los sistemas que permiten la movilidad (incluyendo la relación con dispositivos e infraestructuras); los aspectos no planificados de la movilidad (tecnología y su influencia en diversos sectores) y también los flujos, redes y ciudades dinámicas y en constante cambio.

Todos estos elementos permiten abrir una lectura sobre la problematización y caracterización de la relación entre las infraestructuras -en este caso la ferroviaria- y la movilidad, en escenarios socioeconómicos y culturales particulares. Lo anterior, debido a que la presencia física discontinúa de la infraestructura ferroviaria, genera un discontinuo en el tejido social existente y crea un nuevo ambiente basado en la circulación privilegiada del ferrocarril en la ciudad. Frente a un nuevo ambiente, las personas deben decidir cómo usar el espacio y desarrollan entonces nuevas estrategias de circulación y movilidad.

Tomando en cuenta lo expuesto, la presente investigación integra perspectivas interdisciplinarias como la etnografía y la geografía para identificar las diferencias socio-territoriales de accesibilidad en personas de distintos niveles socioeconómicos, que se producen por las características físicas del entorno, los servicios de transporte, y a la movilidad interurbana (desarrollo y experiencia) generada por la convivencia con el ferrocarril (de carga) que pasa por la ciudad. Para ello, se analizan las prácticas cotidianas de viajes de nueve personas de colonias aledañas a las vías férreas, en un tramo seleccionado de la ciudad de Morelia, Michoacán, México.

1 - La movilidad y el transporte

Vivir en una sociedad dinámica, cambiante y global conlleva reflexionar sobre la importancia de la movilidad tanto a nivel experiencial como práctico (Sheller & Urry, 2006). Es necesario comprender la movilidad no solo como la capacidad de desplazarse entre lugares en un espacio y tiempo determinado, sino como una práctica que conecta a las personas con diferentes lugares y actividades en su vida (Jirón, Lange & Bertrand, 2010).

La movilidad se encuentra arraigada en campos analíticos que afectan aspectos económicos y culturales (Ramírez, 2014), convirtiéndose en una característica inherente al ser humano con una relevancia única en el contexto actual. Esto implica considerar la relación entre espacio-tiempo y cómo influye en el desarrollo de nuestras actividades diarias, además de tener en cuenta aspectos macrosociales como medios de transporte, planificación urbana y lugar de residencia. De esta manera, la movilidad juega un papel crucial en la estructuración de las ciudades y en la vida diaria de las personas en los espacios urbanos que habitamos en la actualidad.

Diversas investigaciones han abordado la movilidad de diferentes grupos sociales, lo que ha generado debates en relación a la exclusión social, la vulnerabilidad económica y la desconexión urbana. Estos hallazgos plantean cuestionamientos sobre la capacidad de ser móvil, es decir, la habilidad para llevar a cabo prácticas sociales de desplazamiento que permitan el acceso a diversas actividades, personas y lugares en el tiempo y espacio disponibles (Jirón, et al., 2010; Kaufmann, 2001). Este escenario añade una complejidad adicional en el análisis, no solo por la funcionalidad de la movilidad, sino también por el valor subjetivo que los usuarios aportan a esta a través de lógicas comparativas.

La movilidad desempeña un papel fundamental en la articulación y (re)composición de los territorios y espacios de vida. Esta función se relaciona estrechamente con la conectividad, que está ligada a la materialidad y concreción física de las redes de transporte, en este caso, específicamente las infraestructuras ferroviarias que son objeto de estudio. Estas infraestructuras lineales del ferrocarril, son el elemento que permite la interacción entre territorios y grupos humanos, materializándose con el traslado de personas y bienes, al mismo tiempo que influyen en la organización territorial y por ende en el propio sistema de ciudad (Escudero, 2016). Algunos estudios muestran que, con el crecimiento de las ciudades, el trazado de las líneas ferroviarias, dio lugar a la aparición de la parte de “más allá de las vías”, áreas menos accesibles y que adquirieron por ello una “vocación” para recibir actividades y usos ajenos a la dinámica del espacio urbano (Capel, 2011). Sólo cuando fueron envueltas por el crecimiento urbano, la vía pasó a ser considerada una barrera en lugar de un límite. Todo ello daría lugar a una modificación de la continuidad del subsistema urbano, limitando las relaciones internas de la ciudad (Capel, 2011). Si bien, este efecto llamado por algunos autores como “efecto barrero”, tiene diferentes condiciones y efectos en cada una de las ciudades.

Ahora, este discontinuo en el subsistema urbano, también incidió para la generación de áreas que solo ven pasar al tren porque quedaron sin conexión a él. La investigación realizada por Luis Santos y Ganges en 2007 plantea que los viales ferroviarios, al ser infraestructuras lineales e impermeables a la circulación transversal, tienen el potencial de fragmentar el espacio urbano y pueden dar lugar o fomentar la segregación. Este fenómeno se conoce como el "efecto barrera de las vías del tren". Es por ello que el concepto de movilidad a partir del estudio de los transportes, abre la posibilidad de estudiar, partiendo de un nuevo enfoque, las prácticas cotidianas de los diferentes sectores dentro de la trama urbana, sobre todo porque la vida cotidiana está cargada de rutinas y símbolos, construidos mediante interacciones grupales (Vigotsky, 1977).

Ágnes Heller plantea que, a primera vista, la vida cotidiana parece ser homogénea para todos los miembros de una comunidad. Sin embargo, un análisis más detallado revela que las personas tienen muy poco en común en su vivencia diaria (Heller, 1998). De esta forma, una manera de vincular la exclusión social con la movilidad es a través del estudio de la accesibilidad (Jirón et al., 2010). Para ello, se aborda el concepto de accesibilidad desde dos perspectivas: la local, que se refiere a las posibilidades de desplazamiento que ofrece la red vial, el uso del suelo y el transporte público (accesibilidad física); y la personal, que está relacionada con las oportunidades de desplazamiento de un individuo y su capacidad para interactuar con la ciudad, es decir, su acceso (Jirón, 2010).

2 - Metodología

Esta investigación tiene como objetivo profundizar en los motivos personales que impulsan las acciones de los individuos, lo que Max Weber (1968) denomina "verstehen". Para lograrlo, se ha optado por abordarla desde una perspectiva fenomenológica y utilizar métodos de investigación cualitativos, lo que ha requerido la adopción de un diseño de investigación flexible.

Dentro de los métodos más relevantes para los investigadores cualitativos, la etnografía juega un papel fundamental. Por otro lado, el estudio de casos se enfoca en comprender la particularidad y complejidad de un caso singular para obtener información relevante sobre problemas más generales. Para seleccionar el caso de estudio, se ha seguido criterios propuestos por investigadores como Stake (1999), que incluyen la rentabilidad para comprender la problemática, la selección equilibrada y la variedad. Se busca presentar una descripción sólida y objetiva del caso, que cualquier observador habría señalado y registrado.

El enfoque etnográfico parte de la convicción de que las tradiciones, funciones, valores y normas del entorno se internalizan gradualmente y generan regularidades que explican el comportamiento individual y grupal. Aunque el objetivo inmediato es crear una imagen realista de un grupo estudiado, su intención última es contribuir a la comprensión de sectores más amplios con características similares. (Guba, 1978, citado en Martínez, 2004, p. 182).

La unidad de análisis en esta investigación es la nueva realidad que surge de la interacción de las partes constituyentes, buscando su estructura, función y significado. Se considera que las acciones humanas son más que hechos concretos; lo que importa es el significado que tienen para el autor (entrevistado) y su importancia.

Para recoger la experiencia de los sujetos, se emplea la triangulación de métodos en esta investigación cualitativa, utilizando principalmente la entrevista semiestructurada (con el análisis del lenguaje verbal y las expresiones), revisión de archivos y análisis de discursos (plasmados en las transcripciones escritas de las entrevistas). Es importante destacar que, cuando los entrevistados lo permitieron, se grabaron las entrevistas, aunque algunos no accedieron a ello, por lo que se tomaron notas durante las conversaciones. El guion de la entrevista abordó preguntas abiertas sobre diversos ámbitos de estudio, como el acceso a la movilidad, la movilidad misma, el género, el tiempo y el espacio. En ocasiones, los discursos de los entrevistados se movieron libremente entre los diferentes ámbitos, alternando anécdotas y reflexiones, mientras que otros respondieron de manera más concisa a ciertos planteamientos.

Tras recopilar los testimonios, se procedió a transcribir más de doce horas de grabación y más de veinte cuartillas de notas. El análisis del discurso de estos testimonios se realizó en cuatro fases: 1) textual, que implicó un análisis profundo de la fuente y su proceso de construcción, así como de los instrumentos y relaciones sociales que la conformaron; 2) temática, que identificó matrices básicas generadoras de unidades de contenido; 3) interpretativa, que buscó conexiones entre la teoría y los hallazgos para obtener una matriz colectiva; y 4) narrativa, donde se citaron textualmente testimonios representativos de ciertas unidades temáticas, enriqueciendo la narrativa y acercando al lector al discurso original de los entrevistados.

3 - Presentación del caso de estudio

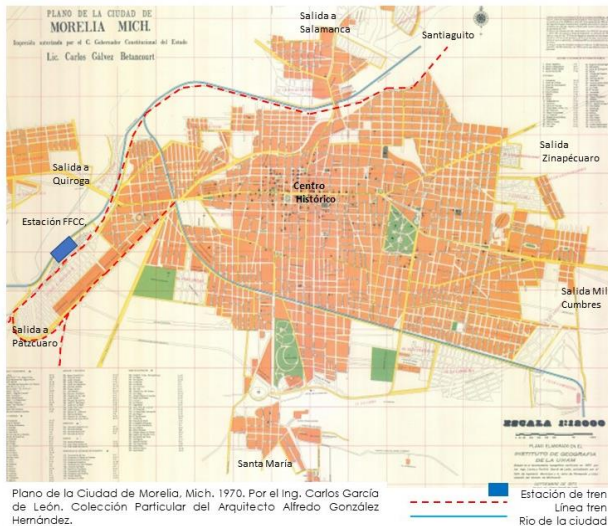
La ciudad de Morelia, siendo la capital del estado de Michoacán en México, ha sido el núcleo urbano principal de la región y ha experimentado a lo largo de su historia diversos procesos de conformación territorial y crecimiento demográfico. Estos cambios se reflejan claramente en la ocupación actual de la periferia. En este contexto, tanto el territorio que abarca la ciudad de Morelia como el sistema ferroviario que atraviesa la zona han mantenido una relación dinámica a lo largo del tiempo.

Desde la época del siglo XIX, se puede observar una armoniosa articulación entre las infraestructuras ferroviarias y los espacios públicos de la ciudad. Posteriormente, surgieron controversias debido a la convivencia compleja que el urbanismo estableció entre ambos dominios. Sin embargo, en tiempos más recientes, se ha logrado integrar de manera urbana infraestructuras ferroviarias obsoletas, generando una serie de ciclos históricos que revelan una interacción fluctuante, tal como planteó Alejandra Saus.(2014).

En el marco del estudio de los aspectos de la movilidad en relación con las experiencias de viaje de los habitantes de lugares que hacen su vida cotidiana en la ciudad de Morelia, en el presente estudio destacan aquellos habitantes que viven cercanos a las vías del ferrocarril y al patio de maniobras actualmente ubicado al poniente de la ciudad. En términos específicos y metodológicos para la investigación que aquí se presenta, los territorios fueron seleccionados bajo la perspectiva cualitativa, enfatizando los métodos móviles para el desarrollo del trabajo de campo y el levantamiento de la información. Es por ello que se seleccionaron dos zonas de estudio al poniente de la ciudad: el primero es el cruce de las vías del tren con Av. Madero y el segundo es el cruce de las vías del tren con Av. Siervo de la Nación.

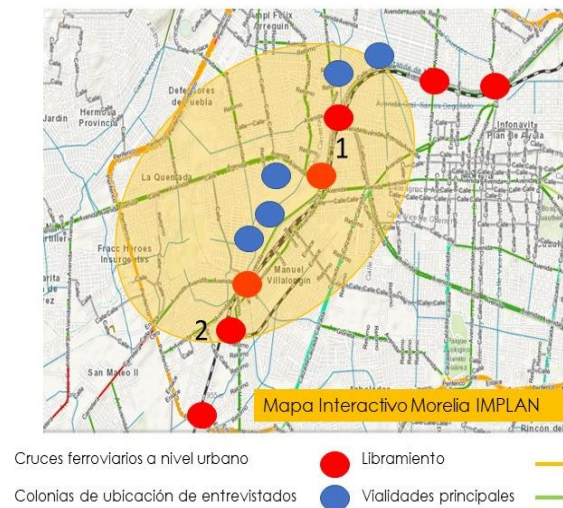
Para la selección de estas dos zonas de estudios, se utilizaron varios criterios, entre ellos se consideró que fueran: 1) cruces servidos por el tren; 2) cruces localizados dentro de la mancha urbana; 3) cruces cercanos a otros espacios ferroviarios activos; 4) cruces ferroviarios con el mayor número de accidentes y conflictos viales en la ciudad; y 5) cruces con alguna intervención o proyecto de intervención cuyo objetivo sea mejorar la convivencia urbana entre el ferrocarril y la ciudad. También, hubo otras consideraciones para la elección de las zonas objeto de estudio, que se refieren a cuestiones más técnicas vinculadas con el acceso a los sujetos de estudio de la zona, la información de la zona de estudio.

Figura 1: Plano de la Ciudad de Morelia, Michoacán.



Fuente: Por el Ing. Carlos García de León. Colección Particular del Arquitecto Alfredo González Hernández. Donde se muestra con línea roja la ubicación de la vía de tren.

Figura 2: Imagen actual de la zona de estudio.



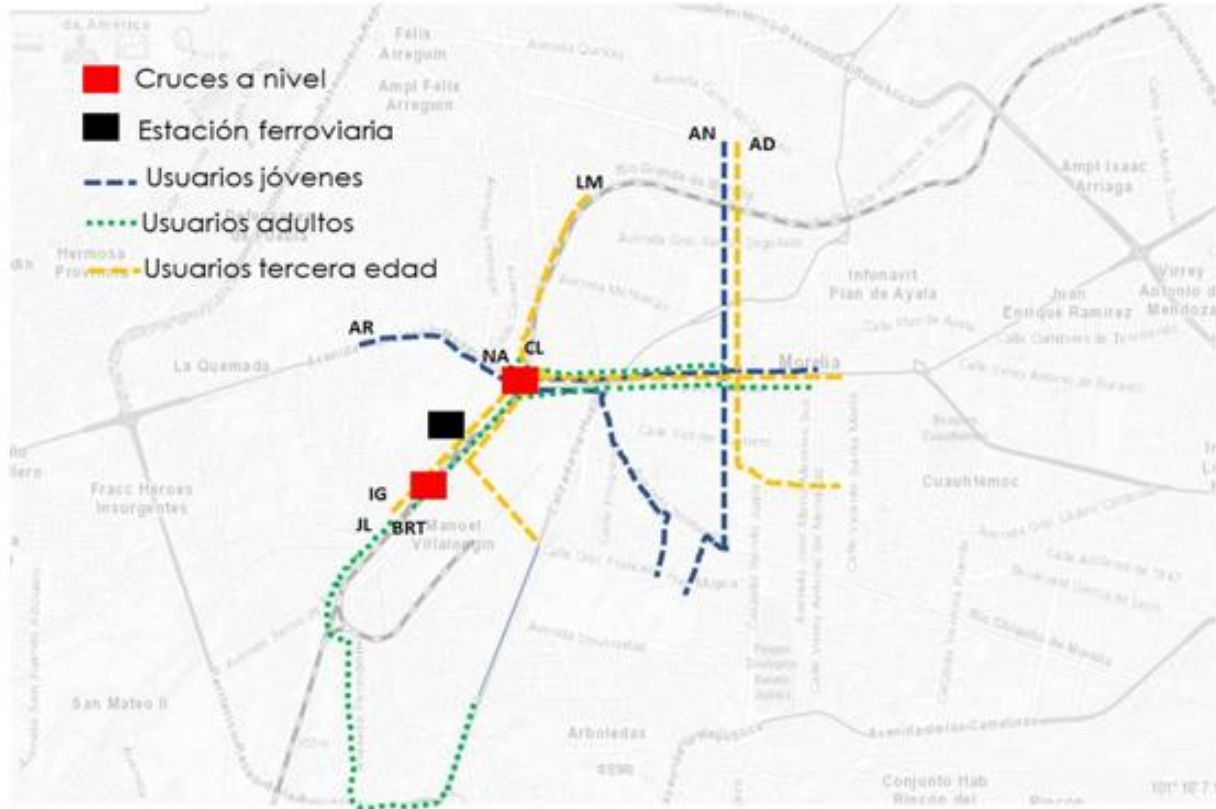
Fuente: Se ubican los cruces ferroviarios en color rojo y la ubicación de la vivienda de los entrevistados en color azul. También se identifica en color naranja el libramiento de la ciudad y en verde las principales vialidades dentro de la zona de estudio. Elaboración propia.

Una vez que se definió la zona de estudio, el siguiente paso consistió en localizar a los sujetos de investigación para llevar a cabo el estudio cualitativo. En este contexto, se consideró que la oralidad es el medio principal de transmisión de experiencias y conocimientos, y los testimonios orales no son meros registros, sino productos culturales complejos. Estos testimonios implican interrelaciones entre memorias privadas e individuales, así como públicas, que se entrelazan con experiencias pasadas, situaciones presentes y representaciones culturales del pasado y el presentes (Schwarztein, 2001, p. 73). Este enfoque de investigación valora el punto de vista del individuo que elabora su experiencia y del entrevistador, así como la situación global en la que se lleva a cabo dicha elaboración. Los capitales simbólicos y las estrategias orales de los interlocutores se integran, junto con sus marcos sociales y referentes culturales, en el proceso de recopilación de testimonios.

Para el presente caso de estudio, se llevaron a cabo entrevistas individuales en profundidad, enfoque conocido como "entrevistas enfocadas" (Canales, 2006). Estas entrevistas estuvieron limitadas temporalmente a la experiencia posterior a la privatización del ferrocarril y la cancelación del servicio de transporte de pasajeros. El objetivo de esta técnica de investigación es recopilar información que no se puede observar directamente debido a que se refiere a un pasado reciente y a experiencias particulares, a las cuales se pretende acceder a través de las propias palabras, significados, puntos de vista e interpretaciones de los informantes. (Canales, 2006). De acuerdo con el grado de

estructuración de las entrevistas, éstas tienen elementos de una entrevista basada en un guion y en una entrevista semiestructurada (ver anexo 1).

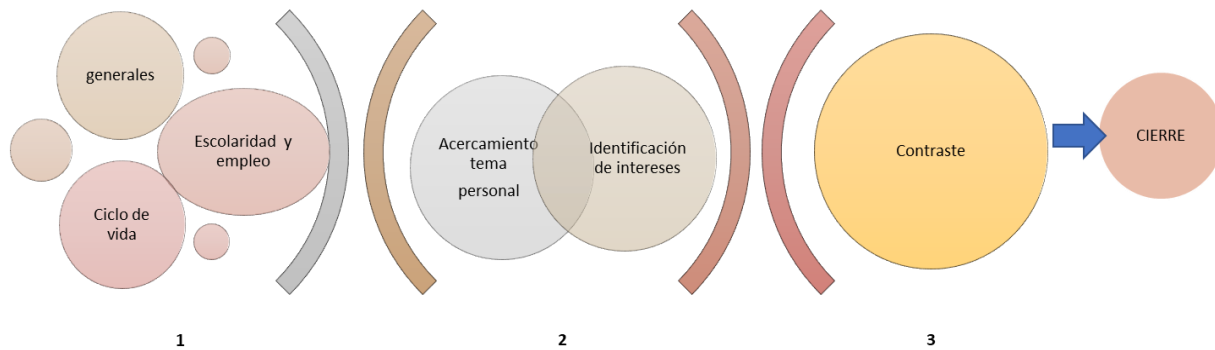
Figura 3: Desplazamientos diarios de los entrevistados y su ubicación geográfica con respecto a la vía férrea y a la zona de estudio



Fuente: Elaboración propia

Con respecto a los elementos para determinar el perfil del sujeto a entrevistar, se consideraron los siguientes aspectos: género, edad, desplazamientos diarios cercanos a la vía del tren (figura 3), ocupación principal, lugar de residencia o de trabajo y tiempo de convivencia con este medio de transporte. Estos aspectos, se estructuraron a partir de la propuesta de María Luisa Tarrés (2013) (Figura 4). También es importante conocer los generales de los sujetos entrevistados, previo a la realización de la entrevista, a fin de que la muestra sea diversa en las variables seleccionadas (figura 5). Estos personajes fueron entrevistados entre 2019 y octubre del 2021, a partir de contactos establecidos en uno de los tantos recorridos por la zona cercana a los cruces ferroviarios antes señalados.

Figura. 4: Esquema para el análisis de los usuarios



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de María Luisa Tarrés (2013)

En cuanto a las variables de edad y género, se ha procurado mantener un equilibrio en su selección para garantizar la representatividad y diversidad en la muestra. Sin embargo, debido a consideraciones logísticas, se ha enfocado nuestra atención principalmente en el personal universitario, incluyendo profesores, estudiantes y personal administrativo y de servicios. No obstante, para enriquecer la perspectiva del estudio, también se ha incorporado casos que ilustran una amplia gama de profesiones y niveles socioeconómicos. De esta manera, se busca asegurar que el análisis sea integral y refleje la realidad diversa de la población estudiada.

Figura 5. Cuadro de resumen de sujetos entrevistados

			Género	Edad	Estado civil	Relación con el ferrocarril	Conocimiento de las acciones del tren	conocer la zona de estudio
EDAD 18-29 AÑOS	ARIANA (AR)	Entrevista 4	M	23	soltera	Col agua clara por salida Quiroga (varias colonias)	Enterada	Vive ahí desde los cinco años
	ANAGELY (AN)	Entrevista 5	M	23	casada	vive a dos cuadras del río grande paralelo a	Enterada	vive desde hace 22 años
	NADIA (NA)	Entrevista 6	M	25	casada con hijos pequeños	vivo cerca av. Madero/Márquez	Enterada	tres años viviendo. Compraron antes vivían en prados verdes
EDAD 30-49 AÑOS	JOSE LUIS (JL)	Entrevista 1	H	40	casado con hijos grandes	Vive a dos cuadras	Enterado	Vive desde hace 28 años en la zona
	BERTHA (BRT)	Entrevista 2	M	40	casada con hijos grandes	Vive a dos cuadras	Enterada	Vive desde hace 28 años en la zona
	CLAUDIO (CL)	Entrevista 3	H	40	soltero	Vive a dos cuadras del río que se localiza	Enterado	más de 10 años con la casa
EDAD 50-70 AÑOS	LUZ MARIA (LM)	Entrevista 7	M	58	casada con hijos grandes	vive a dos cuadras	Enterada	21 años viviendo ahí
	ADRIAN (AD)	Entrevista 9	H	57	casado con hijos grandes	vive a dos cuadras del río grande paralelo a	Enterada	vive ahí desde 27 años. Antes loma bonita y lomas del tecnológico
	IGNACIO (IG)	Entrevista 8	H	48	casado con hijos grandes	Vive a ocho cuadras	Enterado y participante propuestas	28 años viviendo en la colonia

Fuente: Elaboración propia

4 - Resultados

La llegada del ferrocarril y la implementación de vagones de pasajeros a finales del siglo XIX brindaron la posibilidad a un público diverso de acceder a viajes por el territorio mexicano, ya sea por turismo, trabajo o para trasladarse entre ciudades y pueblos. Además, despertó en la imaginación la fantasía de explorar destinos desconocidos. Hasta hace poco más de 20 años, el ferrocarril de pasajeros que atravesaba Morelia aún prestaba este servicio. Aunque en la actualidad forma parte del pasado, para muchas generaciones, especialmente las nacidas entre la primera y la séptima década del siglo XX en Morelia, las huellas del ferrocarril perduran en la historia, el territorio y la memoria. En sus relatos están presentes las vivencias o las anécdotas propias o de familiares sobre diversos acontecimientos vinculados con el tren: “yo me acuerdo cuando en aquellos tiempos había el tren de pasajeros (suspira), y yo una sola líquida vez me subí al tren” (LM, Entrevista 2019); o como el caso de NA quién señala: “mi papá me contó alguna vez donde él tomaba el tren, era por la avenida la Morelos, ahí tomaban el tren, pero yo eso ya no, por mi edad, pero no me acuerdo” (NA, Entrevista 2019).

Estas anécdotas, también detallan el espacio, que se creaba cuando el tren con pasajeros se ponía en movimiento, ya que cuando las personas hablan de su viaje en ferrocarril, una de las cosas que más recuerdan son los olores y sabores percibidos a lo largo del trayecto, los cuales se quedaron impregnados en su memoria: “...podías disfrutar el paisaje, te ofrecían alimentos y podías llevar carga también en tu viaje. Los vagones de pasajeros iban llenos” (JL, Entrevista 2019). El viaje se convertía entonces en una oportunidad de socialización y contacto humano -hoy en extinción en otros medios de transporte- y que hoy sólo es accesible en zonas turísticas específicas como el Chepe, en el norte del país.

Se puede decir que el ferrocarril desde su llegada a Morelia y hasta 1995 (fecha en que se privatiza) fue de gran ayuda para la localidad, ya que, sin este medio de transporte, la población difícilmente podría encontrar conexión con otras comunidades de la región: “...el servicio era muy bueno, muy cómodo más que el servicio de los autobuses. Era como llegar a una central camionera. Los vagones de pasajeros iban llenos, la gente optaba por el tren más que por los camiones” (JL, Entrevista 2019).

Esto nos evidencia el hecho de que la población había incorporado el ferrocarril como medio de transporte fundamental de entrada y salida la ciudad, por ende, de conexión entre los lugares, y ello resulta fundamental, porque se puede señalar que los pasajeros de este medio de transporte habrían de haber organizado sus horarios en función de los horarios del tren por razones de acceso, y otras como el costo del pasaje, una experiencia de viaje más ameno y, sobre todo, por ser el único medio de transporte público que para algunos les permitía entrar y salir de Morelia sin tener que depender de los camiones.

Ahora bien, con la intención de identificar y rescatar los momentos de convivencia con el ferrocarril a lo largo de la historia, se abordó con los entrevistados el tema de la reubicación de la estación ferroviaria al poniente de la ciudad (a mediados de la década de 1950). Las historias orales nos presentan una parte de la ciudad con muy pocas construcciones y con un crecimiento lento en comparación con otras zonas de la ciudad: “...si lo que pasa es que todavía no estaba ni la avenida que va a bordo de río los Héroe Anónimos, todos esos eran terrenos que se sembraban” (BRT, Entrevista 2019). Esta reubicación de la estación a una

zona poco poblada de la ciudad, modificó la relación de convivencia que se tenía de este medio de transporte y como se verá más adelante también cambio la percepción del mismo.

1.1 Privatización del ferrocarril, modificaciones en la relación con los habitantes de la ciudad.

Un año trascendental en el funcionamiento de los ferrocarriles en México, fue 1996, fecha en que se privatiza este medio de transporte en todo el país. Hecho que trajo como consecuencia la cancelación del servicio de transporte de pasajeros que se ofrecía en todo el país, con excepción de algunos recorridos turísticos que no fueron concesionados.

A partir de ese momento y hasta la actualidad el día a día de muchos morelianos que viven en alguna de las zonas cercanas a las vías del tren, está marcado por la gran cantidad de trenes que pasan a diario enfrente de su casa o que hacen maniobras en las instalaciones cercanas a la estación. Los avisos sonoros de los semáforos en rojo se activan y se bajan las barreras en los cruces a nivel. Al mismo tiempo, coches, motos y peatones aceleran para intentar atravesar la vía ferroviaria antes de que se cierre el paso. A lo lejos se escucha el pitido del tren y conforme se aproxima, los vidrios y pisos de las construcciones cercanas a las vías, comienzan a vibrar. En pocos minutos, se puede observar una fila de coches en los pasos a nivel, que esperan cruzar con los motores encendidos. La locomotora vuelve a silbar con más fuerza. A cabo de un tiempo los semáforos se apagan, suben las barreras y dejan el paso libre a todos los vehículos que aceleran para cruzar. Esto pasa varias veces al día en la ciudad y para muchos es una realidad a la que nunca se llegaron a acostumbrar.

De acuerdo a diversos medios de comunicación, esta realidad ha permanecido, porque nadie regula al tren, pasa cuando quiere y dura parado hasta dos horas. Incluso señalan que las obras de los puentes vehiculares para sortear al tren, son solo un “mejoralito”. (La voz de Michoacán, Morelia, 9 noviembre 2020). Muestra de ello, son todos los comentarios sobre la problemática latente en diversas zonas de la ciudad:

“Aquí en Morelia la molestia del tren, es porque pasa. Cuando yo no trabajo durante todo el día yo no lo escucho, al tren. El tren para mi anda pasando entre cinco y media de la mañana es cuando lo escucho y en la tarde no tiene horario. Si es molesto, porque hay avenidas que pasan sobre la avenida del tren. Y a veces tarda muchísimo se para y en lo que hace sus maniobras, y uno que va a trabajar llego tarde, o ya no llego a su destino porque el tren se atravesó”. (LM, Entrevista 2019).

Sin embargo, esto no es exclusivo de la población que vive junto a las vías. En las entrevistas realizadas por el IMPLAN (Instituto Municipal de Planeación de Morelia), como parte de la consulta ciudadana para el Programa de desarrollo urbano del Municipio para 2020-2040, una de las entrevistadas identificaba problemáticas muy similares: “hay mucho tránsito y que luego, que nada más como que se queda parado que no se mueve que ni para adelante ni para atrás, que nada más estorba” (AR, Entrevista 2019). En virtud de este tipo de comentarios se puede señalar que los entrevistados habrían de haber organizado sus horarios (laborales, estudiantiles, recreación, etc.), en función de los horarios del ferrocarril.

Ahora bien, esta afectación en la movilidad nos llevó a abordar el tema de las rutas alternas en la ciudad. Sin embargo, en términos de movilidad vehicular, se puede decir que usuarios no ven el tema de rutas alternas, como una opción viable debido a que las zonas más

cercanas a la zona de estudio, presentan una situación similar o peor que la que intentar evitar: “...nosotros no usamos el puente, generalmente nos resulta el mismo tiempo utilizarlo, la Av. Michoacán es peor, a veces es mejor esperar” (NA, Entrevista 2019). Con respecto a los cruces urbanos peatonales, estos tampoco son una opción para los transeúntes, primeramente porque los cruces se diseñaron para el paso del automóvil y no para el peatón, y en segundo lugar porque no son seguros: “...desafortunadamente no hay para donde hacerse, ahí el problema de una mala planeación de un puente que iba a desahogar el tráfico, les faltó un puente peatonal” (IG); o como bien lo define AR: “la zona debajo de los puentes se ve, así como desgastada, como que no sé lo que está en esa zona no es como muy, no se ve tan cuidado de pronto” (AR, Entrevista 2019).

Incluso muchos de estos usuarios realizan una serie de acciones a fin de sortear este vial ferroviario con carácter casi impermeable:

“... yo soy una de las personas que yo si me lo he brincado el tren una o dos veces. Pero si me voy animar a brincar, es cuando apenas va parando, porque en lo que estoy esperando me lo paso, no me lo paso... y cuando yo estoy pensando la gente si se lo está brincando. Y cuando yo ya piense me voy a subir y empieza avanzar pues ya no, más que nada la molestia con el tren es que obstruye la pasadera”. (LM, Entrevista 2019).

Lo anterior, también evidencia la idea de un espacio urbano distante, y también de una población distante por la presencia física del ferrocarril: “ya los que viven del otro lado, ahí si no sé si compraron o si llegaron o se pusieron ahí” (LM). Está de más decir, que estos asentamientos fueron creciendo a la orilla de los rieles, favorecidos por el aumento de la exclusión social.

1.2 El ferrocarril y sus efectos en la calidad de vida de los habitantes.

Como parte del fenómeno estudiado, se identificaron varios efectos que tiene el ferrocarril en la calidad de vida de los habitantes. Uno de ellos, fue el tema de los sonidos ferroviarios. El silbato de las locomotoras en la actualidad se percibe como algo negativo, sobre todo por las noches, cuando interrumpe el sueño de la población moreliana. Algunos expresan que se puede convivir con el ferrocarril, pero no con su silbato, el cual alcanza a escucharse a varias cuadras a la redonda: “...mm, el ruido afecta más, siento que el de la noche porque ya como que hay menos ruido, en general como que lo escucho más” (AR, Entrevista 2019). Otros identifican el arribo del tren a la ciudad previo al sonido del silbato, por la vibración que su paso produce: “...se escucha clarito el sonido del pitido incluso pasa el tren y tiembla la tierra. Estamos con ella ahí en la sala y tiembla. Pero si me subo a la azotea yo lo veo pasar” (LM, Entrevista 2019).

Esta relación actual entre la población y el tren, también ha tenido su lado trágico, ya que relacionan a este medio de transporte con diversos accidentes ocurridos, como es el caso de los descarrilamientos, los accidentes de autos o la pérdida de extremidades, incluida la pérdida de la vida bajo las ruedas metálicas: “hace poco, no sé si se dio cuenta que el tren se llevó a un niño. Que le cortaron los dos pies, es conocido de uno, y ellos viven ahí por donde le digo” (LM, Entrevista 2019).

Cabe señalar que ante la búsqueda de la resolución a los efectos negativos derivados de la relación ferrocarril-ciudad, en la última década, los gobiernos locales y estatales han planteado tres posibles soluciones: convivir con el tren construyendo puentes o pasos a desnivel que aminoren la molestia; sacar el patio de maniobras de la ciudad y, retirar definitivamente las vías ferroviarias de Morelia. No obstante, muchos de los morelianos consideran que el proyecto ya rebaso al municipio y al propio gobierno estatal:

“...porque el tren no lo van a sacar de Morelia, no lo van a sacar. Creo que es como el segundo o tercer presidente que dice ahora si ya lo vamos a sacar, y vamos a ponerlo que pase allá por el cerro. Pero Morelia ha crecido tanto y hay tantas colonias, pero la gente ya está hasta allá. La gente tenemos que buscarle la solución, porque el tren nunca lo van a mover” (LM, Entrevista 2019).

Ahora bien, suponiendo que el encuentro disciplinar y la compatibilización entre la línea férrea y urbanización en Morelia, pudieran lograr hasta ahora cosas impensables, los entrevistados plantearon una serie de acciones a fin de mejorar a corto plazo, la convivencia entre el tren y la ciudad: “...si nos causa mucha molestia tenemos que buscar la manera la forma de salir un poco más temprano. La gente tenemos que buscarle la solución, porque el tren nunca lo van a mover” (LM, Entrevista 2019); o como señala NA: “... idealmente sería que tuviera un horario y un número máximo de vagones, nos permitiría planificar nuestras actividades, incluso colocar un semáforo o señalética” (NA, Entrevista 2019).

Lo anterior también evidencia, una nostalgia por el pasado del ferrocarril como transporte de personas., que podría en un futuro reivindicar el ferrocarril no solo en Morelia, sino en México: “...si fuera un transporte para personas, yo en lo particular sería un super beneficio para mi poderme transportar por ese medio, yo no le veo beneficio particularmente el patio, pero a todo se acostumbra uno” (NA Entrevista 2019).

Reflexiones finales

La movilidad en territorios no metropolitanos se vuelve una fuente relevante de información para analizar aspectos del paisaje, las emociones y las representaciones interurbanas del espacio, destacando características propias de estos lugares. En ocasiones, las técnicas de investigación convencionales para estudiar la movilidad urbana no son adecuadas para comprender los ritmos y actividades de los habitantes en estos territorios.

A partir de nuestra experiencia en el estudio de la movilidad en Morelia, se ha avanzado en la comprensión de las principales variables que influyen y delimitan los diferentes modos y estrategias de movilidad de las personas. Se ha identificado que (1) las personas jóvenes tienden a moverse más que las mayores; (2) los hombres se desplazan más que las mujeres, evidenciando los sesgos impuestos por los roles de género (Chicoine, 1998); (3) la composición familiar y las etapas del ciclo reproductivo condicionan fuertemente las estrategias de movilidad familiar; (4) la movilidad residencial suele seguir un ideal de estilo de vida más que una funcionalidad para minimizar distancias y costos de transporte (Green & Canny, 2004); (5) el uso del vehículo privado, aunque se justifique en términos de

racionalidad en el uso del tiempo, muchas veces es una elección subjetiva para evitar las restricciones de horarios del transporte público (Dant, 2004; Urry, 2004).

Si se considera la movilidad en relación a la presencia del ferrocarril, esta se asocia directamente con los horarios del tren. En otras palabras, la movilidad no se desvincula de esta realidad y nos permite comprender que los deseos individuales están condicionados por factores sociales externos que crean diversos obstáculos al momento de planificar actividades cotidianas, acceder a lugares frecuentes y conectar con múltiples destinos.

Es importante destacar que previo a 1995, se observaba una percepción positiva del tren, y esto se relaciona directamente con el hecho de que representaba un beneficio para la población al facilitar la movilidad de las personas. Sin embargo, en la actualidad, esta percepción ha cambiado hacia una visión negativa debido a las afectaciones directas en la movilidad urbana causadas por el ferrocarril. A pesar de esta percepción negativa, la población está proponiendo diversas soluciones parciales y futuras para encontrar maneras de coexistir con este medio de transporte. Es interesante observar que la percepción negativa, o efecto barrera, parece estar más relacionada con el tiempo de inmovilidad derivado de las maniobras del tren que con el simple paso del mismo, como sostienen la mayoría de los medios locales.

En último término, aunque en cierto sentido trasciende los objetivos de la investigación, estos resultados nos permiten comprender la segregación como un fenómeno que surge de la jerarquización social, económica y cultural de la red de ciudades que conforman un territorio específico. De este modo, se amplía el concepto de segregación urbana, concordando con la propuesta de Jirón et al. (2010) de que las desigualdades espaciales están relacionadas con el acceso al espacio-temporal y también con la experiencia de exclusión en movilidad.

Estos hallazgos sugieren que la movilidad y la percepción de los medios de transporte pueden ser consideradas como aspectos fundamentales en el estudio de las dinámicas urbanas, influyendo en la manera en que las personas se relacionan con su entorno, sus oportunidades de acceso y su experiencia de inclusión o exclusión en la ciudad. Asimismo, este estudio destaca la importancia de abordar la movilidad desde una perspectiva multidimensional, que considere tanto los aspectos físicos y técnicos de la infraestructura de transporte como los aspectos sociales, culturales y emocionales que influyen en los comportamientos de movilidad de las personas.

Referencias

- Aguiar, S.** (2011). "Dinámicas de la segregación urbana: movilidad cotidiana en Montevideo". *Revista de Ciencias Sociales*, 24(28), 55-76. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=453644789004> [abril 2023].
- Avellaneda, P. G.** (2008). "Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 28(2), 9-35. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0808220009A> [abril 2023].
- Bellet Sanfeliu, C.; Escolano Utrilla, S. & Ureña Francés, J. M.** (2009). "Las infraestructuras de transporte en el proceso de reestructuración socioterritorial reciente, reflexiones sobre el tren de alta velocidad en España, geografía, territorio y paisaje: el estado de la cuestión". *Actas Del XXI Congreso de Geógrafos Españoles*. Universidad de Castilla-La Mancha, Ciudad Real, 99-110.
- Canales Cerón, M.** (2006). *Metodología de investigación social*, 1ª ed. Santiago, Lom Ediciones.
- Capel H.** (2011). *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. España, Fundación de los ferrocarriles españoles.
- Chicoine, N.** (1998). "Nouvelles dynamiques métropolitaines et stratégies spatiales de la main d'œuvre: le cas d'employés de bureau montréalaises". En Capel H. & Linteau, P.A. (comps.). *Desarrollo Urbano Comparado/Développement urbain comparé*. Barcelona. 51-62.
- Cortés, S.** (2011). *Al infinito, y más allá. Espacialidad y movilidad en la vida cotidiana de niñas y niños en Santiago, Chile* [Tesis de pregrado Universidad de Chile].
- Cresswell, T. & Merriman P.** (eds). (2011). *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*. London, Ashgate.
- Cresswell, T.** (2006). *On the mover*. New York, Routledge.
- Cresswell, T.** (2010). "Towards a politics of mobility. *Environment and Planning: Society and Space*", *Journals*. 28(1), 17-31. Disponible en: <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1068/d11407> [abril 2023].
- Dant, T.** (2004). "The driver-car". *Theory, Culture & Society*, 21 (4/5). 61-79.
- Escudero Amor, A.** (2016). *El sistema de transporte de mercancías por ferrocarril como factor estratégico para el desarrollo sostenible del territorio. Aplicación al área metropolitana de Zaragoza*. [Tesis Doctoral del Departamento de Ingeniería Mecánica, Universidad de Zaragoza].
- Figueroa Alvarado, G. B.** (2008). *El ferrocarril y la modernización urbano-arquitectónica, Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910*. [Tesis de Maestría en Arquitectura, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo].
- Green, A. E. & Canny A.** (2004). *Geographical Mobility: Family Impacts*. Bristol. Policy Press.

- Guber, R. (2001). *La etnografía: método, campo y reflexividad*. Bogotá. Grupo Editorial Norma.
- Heller, A. (1998). *Sociología de la vida cotidiana*. España. Ediciones Península.
- Jaramillo Barcia, J. (1993). *Movilidad urbana y modos de vida de sectores populares: un estudio de casos en la población Lo Hermida de Santiago de Chile*. [Tesis Magíster en desarrollo urbano. Pontificia Universidad Católica de Chile].
- Jirón, P. & Mansilla, P. (2014). "Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago". *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 40(121), 5-28. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300001>. [abril 2023].
- Jirón, P. & Zunino Singh, D. (2017). "Dossier: Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas". *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333051591001> [abril 2023].
- Jirón, P. & Lange, C. & Bertrand, M. (2010). "Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana". *Revista INVI*, 25(68), 15-57. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582010000100002> [abril 2023].
- Kaufmann, V. (2001). *Mobilité et vie quotidienne: synthèse et questions de recherche*. Centre de Prospective et de Veille Scientifique. Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, (48). Disponible en: <http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/CETTEXST005543/CETTEXST005543.pdf> [abril 2023].
- Lazo-Corvalán, A. & Calderón-Sosa, R. (2013). "Proximidad y movilidad en la metrópolis contemporánea: etnografía de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile". *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 22(1), 89-96. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74829048009> [abril 2023].
- Lazo-Corvalán, A. & Calderón-Sosa, R. (2014). "Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana: Retrato de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile". *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 40(121), 121-140. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300006>. [abril 2023].
- Martínez Miguélez, M. (2004). *Ciencia y arte en la metodología cualitativa*. México, Trillas.
- Ramírez Velázquez, B. R. (2014). "Nuevo paradigma" o cambios en la territorialidad de la movilidad: una reflexión teórica. En: B. R. Ramírez Velázquez y E. Pradilla Cobos (comps.). *Teorías sobre la Ciudad en América Latina* (pp. 350-394).
- Rolnik, R. & Klintowitz, D. (2011). "(I)movilidade na cidade de São Paulo". *Estudos Avançados*, 25(71), 89-108. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142011000100007> [abril 2023].
- Santos y Ganges, L. (2007). *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. España. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Saus, M. A., (2014). *Ferrocarril y ciudad: configuración urbana, representaciones sociales y proyectos urbanísticos en torno a las estaciones y la infraestructura ferroviaria*. Santa

- Fe (1885-1989). [Tesis de Doctorado en Arquitectura. Universidad Nacional De Rosario].
- Schwanen, T. & Páez, A.** (2010). "The mobility of older people: an introduction". *Journal of Transport Geography*, 18(5), 591-595. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.06.001>. [abril 2023].
- Schwarzstein, D.** (2001). *Historia oral, memoria e historias traumáticas*. [Mimeo, Trabajo presentado no II Encontro Regional Sul de História Oral].
Disponible en: [https://www.revista.historiaoral.org.br > download](https://www.revista.historiaoral.org.br/download)[abril 2023].
- Segura, R.** (2006). "Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico". *Cuadernos del IDES*, (9). Instituto de Desarrollo Económico y Social. Disponible en: http://biblioteca.clacso.edu.ar/Argentina/ides/20110517102641/cuadernos9_Segura.pdf [abril 2023].
- Sheller, M. & Urry J.** (2016). "Mobilizing the new mobilities paradigm". *Applied Mobilities*, 1: 10-25.
- Sheller, M. & Urry, J.** (2006). "The new mobilities paradigm". *Environment & Planning A*, 38(2), 207-226. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1068/a37268> [abril 2023].
- Soto, P.** (2017). "Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México". *Revista Transporte y Territorio*. (16), 127-146.
- Stake, R. E.** (1999). *Investigación con estudio de casos (2.ªed)*. España. Morata.
- Tarrés, M. L.** (coord.) (2015). *Observar, escuchar y comprender. Sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México. Colegio de México, AC.
- Urry, J.** (2007). *Mobilities*. Cambridge. Polity.
- Urry, J.** (2004). "The 'system' of automobility". *Theory, Culture & Society*, 21 (4-5): 25-39.
- Vargas, G.** (2008). *Urbanización y Configuración Territorial en la región de Valladolid-Morelia 1541-1991*. México. Secretaria de Cultura del Gobierno del Estado de Michoacán.
- Vigotsky, L.** (1977). *Pensamiento y Lenguaje. Comentarios críticos de Jean Piaget*. España. La Pleyade.
- Weber, M.** (1968). *Economy and society. An Outline of Interpretative Sociology*. New York. Bedminster Press.

ANEXO - Entrevista a población de Morelia/ sociedad y encargados del orden

Datos del entrevistado: Generales

1. Las características sociodemográficas

Sexo : Masculino/ femenino	Edad : mayor 18/ 18-45/45-65/ menor 65 años
Lugar de nacimiento: Morelia/ Nacional/ Internacional	Tipo de Hogar: Familia/ Cohabita/ solo
Ocupación principal: trabaja/ estudia/ hogar/ desempleado/ otros	Nivel de estudios: sin ellos/ básico/ medios/ técnicos/ superiores
Zona o Lugar y tiempo de residencia actual:	Vehículos propios en casa: bicicleta/ motocicleta/ autos/ otros

1.b ciclo de vida	Datos
<p>Personales</p> <p>Podría relatarnos ¿Cuál es el área de la ciudad que usted mayormente recorre? y ¿por qué?</p> <p>Podría describir su experiencia de ¿cómo es el recorrido que realiza en un día laboral? (motivos, medio de transporte, Horarios, tiempos, actividades que realiza durante el viaje)</p> <p>¿Cuáles son los motivos de preferencia en la forma de desplazamiento (carro, Caminando o bicicleta, motocicleta, transporte público) y/o en las rutas que utiliza?</p> <p>Podría platicarme si en alguna ocasión ¿ha modificado sus recorridos, formas de desplazamiento o rutas debido a alguna situación o evento?</p> <p>¿Cuáles son las rutas alternas que usted elige? y ¿por qué?</p> <p>¿Cuáles han sido los motivos externos que le han impedido desarrollar su actividad cotidiana trabajo y casa?</p> <p>¿Porque motivos usted cambiaria de lugar de residencia / trabajo o estudio?</p> <p>¿Cuáles serían los motivos para recomendar esta zona como lugar de residencia o de trabajo?</p> <p>1.c. Actividad cotidiana</p> <p>Podría describirme como es un día entre semana con respecto a su actividad principal/ trabajo o estudio?</p> <p>Podría describirme como es un fin de semana con respecto a su actividad principal/ trabajo/ estudio o descanso?</p> <p>¿Considera usted que existe un horario en el día que favorezca la realización de su actividad principal? ¿Por qué?</p> <p>Podría decirme ¿qué ventajas tiene el lugar donde usted vive o realiza sus actividades principales?</p> <p>¿De qué manera ha cambiado la zona donde usted vive/ o realiza sus actividades principales?</p>	

<p>2.a. Acercamiento al tema</p> <p>¿Cuándo escucha la palabra ferrocarril que es lo primero que le viene a la mente?</p> <p>¿Qué experiencias recuerda usted haber vivido en relación al ferrocarril?</p> <p>¿cómo era la zona cercana a la estación aquí en Morelia?, ¿Podría describirla? (dos estaciones)</p> <p>¿Conserva alguna fotografía o documento relacionado con el tren?</p> <p>2.b identificación de intereses</p> <p>¿Ha cambiado su opinión acerca del ferrocarril con el paso del tiempo?</p> <p>Recuerda usted ¿cómo fue el cambio de la antigua estación y el patio de maniobras ferroviario a la avenida periodismo?</p> <p>¿Cuál fue su postura con respecto al cambio de la antigua estación y del patio de maniobras a av. periodismo? y ¿Cuál es en este momento viéndolo de lejos?</p> <p>Desde su perspectiva ¿Cómo se modifica la opinión de la población cuando el funcionamiento del tren fue exclusivamente para transporte de carga?</p> <p>¿Ha observado algún cambio con respecto al tema de seguridad y accidentes en la zona cercana a las vías del tren y del patio de maniobras, en los últimos años?</p> <p>¿Considera usted que ha habido algún cambio con respecto a la contaminación en la zona cercana a las vías del tren y del patio de maniobras, en los últimos años?</p> <p>¿Considera usted que ha habido algún cambio con respecto dinámica económica en la zona cercana a las vías del tren y del patio de maniobras, en los últimos años?</p> <p>Bajo su punto de vista, ¿qué condiciones y actividades prevalecieron en la zona después de que el ferrocarril fue solo de transporte de mercancías?:</p> <p>¿Como es su convivencia diaria con el tren cuando usted está en casa?</p> <p>Podría describirnos ¿Cómo percibe el trayecto y paso del ferrocarril, cuando está en casa, ya sea durante el día o la noche?</p> <p>¿Como es su experiencia de vivir con el pitido del silbato cuando ocurre el paso del tren?</p> <p>3. Contraste</p> <p>¿Cuál es su opinión acerca del proyecto de sacar fuera al tren de la ciudad?</p> <p>¿Cuál considera usted que es motivo por el cual se genera la problemática vial en esta zona?</p> <p>¿Qué opinión tiene acerca de las viviendas que han sido construidas dentro de la zona federal perteneciente al ferrocarril?</p> <p>Posterior a la liberación de las vías (59 días tomadas por el gremio educativo en noviembre de 2020) ¿cuáles fueron las afectación o consecuencias que esto trajo?</p> <p>¿Cuál es su opinión acerca de que las vías de ferrocarril forman parte de un corredor que une a China con EE. UU en menos de 72 horas?</p>	
---	--