



# Rescisión del ferrocarril: agravio al buen vivir y el derecho a la ciudad, Tierra Blanca, Veracruz, México

Termination of the railroad: violation of good living and the Right to the City, Tierra Blanca, Veracruz, Mexico

Ana Lourdes Morales Alvarado<sup>1</sup>  , Gloria Amparo Miranda Zambrano<sup>2</sup>  ,  
Miriam Reyes Tovar<sup>3</sup>  

## Cómo citar

Morales, A., Miranda, G., & Reyes, M. (2023). Rescisión del ferrocarril: agravio al buen vivir y el derecho a la ciudad, Tierra Blanca, Veracruz, México. *Socialium* 8(1), 87-104.  
<https://doi.org/10.26490/uncp.sl.2024.8.1.2313>

## RESUMEN

Para el pueblo de Tierra Blanca, la construcción del primer tramo ferrocarrilero y la posterior creación de la estación de ferrocarriles en la localidad fue sinónimo de progreso, conexión, comercio y movilización tanto de personas como de sus bienes. ¿Qué sucede en una ciudad, cuando se rescinde un lugar que era bastión económico y al mismo tiempo espacio de interacción social? El objetivo del presente trabajo fue escudriñar la identidad socio territorial actual como resultado de la transformación de su Buen Vivir, es decir cómo un pueblo se reconfigura a partir de un acervo de recuerdos históricos y mitos colectivos, a partir de dos dimensiones: el Derecho a la ciudad y el Buen Vivir. Se recurrió a la metodología cualitativa, con la aplicación de entrevistas de corte narrativo a extrabajadores directos e indirectos de la estación. Se aplicaron seis entrevistas semiestructuradas a personajes símbolo con sus familiares y personas cercanas al contexto generacional y espacial. En conclusión, el hallazgo que destaca es la comprobación de que la rescisión de Ferrocarriles de México efectivamente agravó la forma en la que los habitantes entendían su Buen Vivir y la manera en la que consideraban su derecho a su ciudad. La reconfiguración de su espacio, en ello de la defensa -por parte de sus actores sociales- sobre la legitimidad de disponer de su "ciudad vivida".

**Palabras clave:** *buen vivir; derecho a la ciudad; resignificación del territorio.*

## Abstract

For the people of Tierra Blanca, the construction of the first railway section and the subsequent creation of the railway station in the town was synonymous with progress, connection, trade and mobilization of both people and their goods. What happens in a city, when a place that was an economic bastion and at the same time a space for social interaction is terminated? The objective of this work was to scrutinize the current socio-territorial identity as a result of the transformation of its Good Living, that is, how a people reconfigures itself from a collection of historical memories and collective myths, from two dimensions: the Right to the city and Good Living. The qualitative methodology was used, with the application of narrative interviews to direct and indirect former employees of the station. As a conclusion and relevant finding, it is affirmed that the termination of Railways of Mexico effectively aggravated the way in which the inhabitants understood their Buen Vivir and the way in which they considered their right to their city. The reconfiguration of its space, in it of the defense - by its social actors - on the legitimacy of having its "lived city".

**Key words:** *good living; right to the city; signify the territory.*

<sup>1</sup> Maestra (p) en Estudios Sociales y Culturales, Universidad de Guanajuato, Guanajuato, México.  
[al.moralesalvarado@ugto.mx](mailto:al.moralesalvarado@ugto.mx)

<sup>2</sup> Doctora en Desarrollo Rural, Profesora Universidad de Guanajuato, Guanajuato, México.  
[ga.miranda@ugto.mx](mailto:ga.miranda@ugto.mx)

<sup>3</sup> Doctora en Geografía, Profesora Universidad de Guanajuato, Guanajuato, México.  
[miriam.reyes@ugto.mx](mailto:miriam.reyes@ugto.mx)

## Arbitrado por pares ciegos

Recibido: 03/10/2023

Aceptado: 15/12/2023

Publicado: 05/01/2024



## Introducción

Llegado al presente siglo, el malestar por los estilos de vida que configuran las sociedades de perfil neoliberal capitalista (arraigado en el modelo antropocentrista), es en demasía cuestionado. Consumismo, depredación de la naturaleza, desempleo, migraciones forzadas, corrupción, inseguridad alimentaria, pobreza económica, etc. muestran un panorama imparable de cuestionada insostenibilidad. La afectación económica, social y ambiental, no es sólo en territorios y sociedades mayores, sino también tienen efectos en poblaciones pequeñas. Quien diría que también les toca la creciente pérdida de sentido de vida, respecto y lo que es el bienestar y calidad de vida. “El eurocentrismo, con sus pretensiones de universalidad y de único conocimiento válido, legitima el poder del capital y naturaliza los procesos sociales, lo que clausura la posibilidad de pensar en la transformación social más allá de los límites que impone el capitalismo” (Marañón, 2014).

Visibilizado el persistente fenómeno, hay la necesidad de acercarse a renovadas formas de modelos societales que superen y contribuyan la compleja realidad social. Una sociedad donde los ciudadanos merezcan una vida plena en armonía con su entorno territorial. Una de las alternativas que acercan al ideal altermundista son los paradigmas del “Buen Vivir” y el “Derecho a la ciudad”. Parafraseando a los expertos en el tema del Buen Vivir: instaurar una sociedad donde la naturaleza y sus ciudadanos dejen de ser considerados como un instrumento, recuperando su derecho a la conservación y la reparación, y se legitimen otras formas de pensarla y relacionarse con ella.

El problema identificado en la exploración de la presente investigación evidencia cómo la presencia del ferrocarril en una comunidad permitió primero el auge y florecimiento económico y cómo este se detuvo abruptamente cuando la estación cerró sus puertas. Al perpetrarse dicho fenómeno, muestra el cambio de interés del ferrocarril como inversión económica, social, territorial y política, con el consecuente cierre de la estación del lugar. Quién lo diría, ahora el interés primigenio, es la búsqueda de impacto especialmente económico y político en otro(s) territorio(s).

Con el fenómeno de escisión, se evidencia un proceso de agravio a los habitantes de Tierra Blanca, pues ellos (especialmente adultos y adultos mayores), continúan su añoranza, ahora sometida a un proceso de reconfiguración de lo vivido.

El objetivo del presente trabajo fue escudriñar la identidad socio territorial actual como resultado de la transformación de su Buen Vivir, es decir cómo un pueblo se reconfigura a partir de un acervo de recuerdos históricos y mitos colectivos a partir de dos dimensiones: el Buen Vivir (BV) y el Derecho a la ciudad.

Para atender el objetivo de la investigación se acopió bibliografías sustentadas en la psicología social, la geografía, la antropología y la sociología. El interés, fue entender cómo el cierre de la estación modificó la forma de vida de los habitantes y su identidad, es decir su BV y la identidad con su espacio territorial. En este sentido, los textos de Paula Vera (2019) que cita a García Canclini (1997) sobre el estudio de los imaginarios y el inventario de emociones desarrollado por a propósito de la ciudad vivida, han sido fundamentales para la construcción del método que se presenta en este apartado. Para el análisis del Buen Vivir (BV) se recurrió a Carballo (2016), Acosta (2010), Cubillo (2014), Gudynas (2011), Vega (2016) y, entre otros destacados autores. Asimismo, las teorías que aportaron el análisis del Derecho a la Ciudad se centran en las contribuciones de Lefebvre(b) (1978) como un clásico del tema y, autores contemporáneos como Borja (2003), Harvey (2013), Zárate (2016), Sugranyes (2016) y Ruiz (2016), entre otros.

Se recurrió a la metodología cualitativa, con la aplicación de entrevistas de corte narrativo a extrabajadores directos e indirectos de la estación. Como conclusión y hallazgo relevante se afirma que la rescisión de Ferrocarriles de México del pueblo efectivamente agravó la forma en la que los habitantes entendían su Buen Vivir y la manera en la que consideraban su derecho a su ciudad. La reconfiguración de su espacio, en ello de la defensa -por parte de sus actores sociales- sobre la legitimidad de disponer de su “ciudad vivida”.

## Método

**Tipo de estudio.** La presente entrega es un trabajo cuyo análisis versa en su temática los aspectos sociocultural y territorial como objeto de estudio. Por lo cual la investigación se respalda en el enfoque de investigación cualitativa. resulta la mejor opción para entender los relatos de los sujetos (Campoy Gómez, 2009) entendiendo que esta perspectiva “está fundada en una posición filosófica que es ampliamente interpretativa en el sentido de que se interesa en las formas en las que el mundo social es interpretado, comprendido, experimentado y producido” (Vasilachis, 2006, p.25). Tomando en cuenta el carácter interpretativo de este enfoque, el uso de este perfil metodológico permitirá tener una mirada cercana y profunda con las emociones, percepciones y sentimientos de los sujetos con respecto a las transformaciones que se generaron en la ciudad posterior a la escisión de la estación. Para tal efecto, el diseño de investigación realizado tuvo como campo central el desarrollo de entrevistas semiestructuradas cuyo primer eje de análisis estuvo especificado en el rescate del valor socioespacial y sociocultural referente a la estación del tren; posteriormente, en un segundo eje se destacó el valor sensible de la estación y su relación con su localización.

**Población y muestra.** Se entrevistaron 6 adultos jóvenes “personajes símbolo” de entre 25 a 30 años, cuyo criterio de selección estuvo basado en conocer lo que un espacio abandonado representaba para a ellos, tener una familia o cercanía con otros personajes (especialmente adultos mayores) que complementaron la información a fin de revalorar la figura del tren, no sólo como elemento evocativo, simbólico e identitario, sino como elemento que permite engarzar las distintas dimensiones de la vida urbana, una de ellas es la económica, ¿Qué sucedió cuando cerró la estación de ferrocarril? Para indagar en este aspecto se recurrió a la entrevista narrativa que detonó que los entrevistados evocaron los principales acontecimientos de sus vidas o lo que fue más significativo de su vida (Coffey, Atkinson, 2003).

Instrumentos de recolección de datos. Cuestionarios, entrevistas grabadas. Complementario a ello, se recurrió a la aplicación de técnicas que aportaron significativamente la obtención de información cualitativa, estas fueron: la observación participante, la entrevista narrativa y la fotopalabra. El análisis de fotografías, archivos, periódicos, carteles, afiches, revistas y objetos e infraestructura de la época, y especialmente los recorridos por el ‘otrora lugar’, fueron vertientes muy importantes para cotejar y validar la información. Así mismo, la técnica permitió un acercamiento a la exploración de contextos específicos (Flick, 2007) dando lectura de cómo la estación del tren cambió la vida cotidiana establecida por los habitantes de Tierra Blanca y cómo se evoca la añoranza ciudadina por tal experiencia. En el caso particular de la entrevista, se eligió la entrevista narrativa, como el medio por el cual, los actores evocan los principales acontecimientos de sus vidas o los que han sido más significativos permitiendo un acercamiento a la exploración de contextos específicos. Para tal efecto, la guía estuvo diseñada a partir de 3 categorías: Primera, el ferrocarril y su espacialidad; Segunda, La privatización del ferrocarril; y Tercera, el imaginario urbano del ferrocarril.

Cada una de las categorías tuvo subcategorías de análisis. En el caso de la primera fueron: el tren en funcionamiento; y el abandono y caracterización del espacio hoy en días. Para la segunda categoría fue, perspectivas del cierre de la estación de ferrocarriles. Y finalmente, en la tercera categoría sus subcategorías fueron: los imaginarios sobre la estación de ferrocarriles; y el ferrocarril y ser terrablanquense. Teniendo un total de 13 preguntas en el cuestionario.

**Procedimientos de la recolección de datos.** Respecto al perfil de los entrevistados, los actores sociales convocados corresponden a la población que vivió en primera persona el auge y declive de la estación de ferrocarril. Adultos mayores para quienes el tren forma parte vital de su identidad como “su Buen Vivir” y la experiencia del derecho a entender y sentir su ciudad. Allí se desarrollaron sus prístinas e inéditas experiencias. El primer empleo, asistir a la escuela, ir al cine, pasear por la estación, constituir una familia,

acudir a los conciertos, etc. El grupo de actores sociales trabajó directa o indirectamente para la estación de ferrocarriles, por ello el objetivo de las entrevistas fue recrear las vivencias de lo ocurrido en la estación.

**Aspectos éticos.** Para la realización de la investigación se contó con el consentimiento de los participantes en las diferentes etapas y procesos de la investigación. Autoridades y actores sociales en general, mismo que entre ellos designaron a los personajes más representativas. Se compartió el objetivo de que el resultado era para mejorar las condiciones de vida actual, a partir del conocimiento y reconocimiento de su historia. Como una de las estrategias de devolución de la información, se consideró la socialización del resultado de la investigación en un evento abierto a la ciudad, una vez concluida la investigación.

**Análisis de datos.** El análisis de la información de la investigación se hizo cruzando y posteriormente comparando los resultados de las encuestas y entrevistas, encontrando una complejidad de respuestas que corroboraron a demostrar y validar el objetivo plantado. Consecutivamente, los resultados se confrontaron con la información gráfica y de textos, ejercicio que arrojó derivaciones más complejas y profundas del tema, encontrando hallazgos valiosos, más allá de lo inicialmente planteado. Vale aclarar que los ejes temáticos, esto es el paradigma del Buen Vivir y el derecho a la ciudad -temas centrales del análisis-, se consideraron a lo largo del análisis, construcción del conocimiento y redacción final del documento en la orientación de validar el espíritu del tema de investigación. Posteriormente, ello arrojó luces para plantear las conclusiones y sugerencias al tema.

## Revisión de la literatura

### El Buen Vivir en la ciudad

Actualmente, la academia viene abordando el análisis de la vida digna desde diferentes frentes. Si bien puede que no se enmarque en el derecho a la ciudad, se tiene la mirada puesta en la justicia social. Las teorías de la ecología profunda, los eco-feminismos o las posturas post desarrollistas se han encargado de denunciar la depredación neoliberal sobre los territorios y los recursos naturales (Cubillo, *et al*, 2014), y claro las sociedades que en ella se asientan. Dentro de estas posturas hay prestamos que al final del día constituyen un cuerpo de conocimiento que demandan una vida digna y justa sea en el contexto que sea (Acosta, 2010).

Dentro de estas posturas el modelo sistémico altermundista del “Buen Vivir” es un arquetipo que, como pocos, retoma las nociones de comunidad y cooperación remarcando la relación entre los individuos con su entorno (Nova, 2018). Si bien empezó a cobrar relevancia a partir del trabajo de intelectuales de América andina que expresan una crítica al desarrollo económico, dicho paradigma nace de las voces

indígenas sudamericanas; “Sumak Kawsay” (vida plena) en Kichwa y “Suma Qamaña” en Aymara (Carballo, 2016). Tomar en cuenta la raíz indígena del término es fundamental, ya que ésta es la base filosófica y es consecuente con la cosmovisión de los pueblos originarios, lo cual dota al arquetipo de una perspectiva ancestral que va al encuentro del bienestar. Ahora bien, ¿cómo traducir este paradigma indígena a diversos contextos? El punto central es entender que no se trata de traslapar modelos del campo a la ciudad y viceversa. Para el caso, el préstamo que debe hacerse es el de los principios que sostiene el BV, aquel que aboga por la vida plena y consiente de la colectividad. Esto es, el derecho a vivir en la ciudad (cualquier territorio) aplicando dicho mandato.

“La construcción del Buen Vivir en la realidad urbana forma parte de la generación de un nuevo paradigma o modelo de civilización y exige un cambio estructural que incluye crear a futuro un nuevo tipo de ciudad acorde a ello” (Valdeavellano. 2012, p.11).

En consecuencia, tanto el Buen Vivir como el derecho a la ciudad ponen la mira en el papel del Estado en la construcción de comunidades integrales, pero también en que se debe permitir la autonomía de los procesos, estos deben ser autogestivos (Zárata, 2016). La ciudadanía debe tener autonomía para elegir el cómo y el cuándo de la construcción de la mejor versión de “su” vida plena. En este sentido, los procesos locales y la participación comunitaria resultan fundamentales para la configuración colectiva del Buen Vivir (Vega, 2016). Hay que considerar que el Sumak Kawsay es particular al contexto tanto histórico como ecológico del lugar en el que se enuncia (Gudynas, 2011), lo cual implica reconocer que no es una receta única, es plural como las ciudades mismas y sus necesidades. Sugranyes (2016, p.72) señala: “en esta gran tarea de (re)inventar condiciones del “Buen Vivir”, o “Sumak Kawsay”. Como lo reclaman los indígenas andinos, es imprescindible construir estrategias globales para crear otra ciudad y otras relaciones humanas”. Aplicado al contexto urbano, el BV que nace en el mundo rural y milenar de la cultura andina (todas las culturas milenarias del sur planetario tienen su propio modelo del BV) no deja de lado el interés actual por rescatar y revalorar, más que el traslado o imposición de modelo rural a la ciudad, son **los principios del derecho a una vida digna y bienestar** que todo ser humano debe tener. Ello, es aplicable a cualquier realidad formando parte de una red global, que es parte de una modernidad, tomando en cuenta que la modernidad debe ser reinventada o reinterpretada considerando a todas las poblaciones que integran una determinada ciudad.

## El derecho a la ciudad

Si tomamos en cuenta que de acuerdo con Habitat (Martínez, 2008) para el año 2030 el 60% de la población mundial vivirá en ciudades, la cuestión es ¿cómo queremos que sea esa vida? para Harvey

(2013) la ciudad debe configurarse de acuerdo con los deseos de la ciudadanía, no de los intereses globales, mientras que para Borja (2003) es fundamental conservar la memoria histórica y el uso del espacio público por parte de los individuos. En este sentido, ambos autores recuperan el llamado que Henrie Lefebvre (1978a) realizó en su momento sobre el derecho a la ciudad. Es decir, colocar a los sujetos en la centralidad de la vida urbana, lo que implica el uso y la recreación de estos en el espacio social. Para este autor, el derecho a la ciudad está íntimamente relacionado con la capacidad de autonomía por parte de los habitantes. En consecuencia, problemáticas sociales que viven hoy en día los entornos urbanos como son la precariedad laboral, el desempleo, la falta de vivienda, la privatización de los espacios públicos, son demandas que también entran dentro de este reclamo (Borja, 2011), ya que atentan con la concepción integral de la vida digna.

El derecho a la ciudad va de la mano con la constitución de la ciudadanía, la relación con el entorno y un estilo de vida digno. No es una demanda individual sino colectiva (Harvey, 2013). Al ser un llamado colectivo, la mirada está puesta en el territorio y la significación de los espacios. Es decir, el derecho a la ciudad defiende de forma integral el lugar en el que se vive (Zárate, 2016), abogando por la fraternidad y por la comunidad.

Por otro lado, para Ruiz-Taglé (2016) aludiendo a Lefebvre el derecho a la ciudad es: “una demanda de los oprimidos por la vida urbana y por el control del proceso urbano en general [...] derechos positivos y colectivos para la igualdad y fraternidad (p. 47-48)”. Para el autor acceder a la ciudad es una cuestión de justicia social para los menos favorecidos, una demanda que no alude a beneficiar a unos por encima de otros sino a la inclusión en la ciudad a todos por igual.

## Resultados

De acuerdo con los relatos compartidos en las entrevistas se logra destacar como primer resultado que, la estación no se trata de un lugar común, sino de un lugar antropológico por las relaciones y prácticas allí realizadas (Cisneros, 2005), lo que en consecuencia hizo que los actores sociales le dieran una carga valorativa, permitiendo destacar los diversos elementos interpretativos que pueden caracterizar la relación simbólico-afectiva en su relación espacial. Para ello, los principales hallazgos se desarrollan a continuación:

### **La estación de ferrocarril en funcionamiento**

La importancia del servicio en la ciudad de Tierra Blanca fue especialmente económica. Los relatos representativos sobre la estación decantan sobre la importante “movilización” de personas y de

mercancías que la estación trajo a la ciudad. Para los habitantes el surgimiento de la ciudad estuvo intrínsecamente ligada a la llegada del ferrocarril:

“La llegada del ferrocarril fue el motivo de que Tierra Blanca se fundara, Tierra Blanca hubiera sido una granja sin el ferrocarril, Tierra Blanca no figuraría como una ciudad, fue una fundación grande que hizo que esta ciudad creciera... (E2, Hombre, 52 años)”

La diferencia entre una “granja” y una ciudad, expresa el hecho de que en Tierra Blanca existiera una estación. Ello es la diferenciación medular del resto de localidades. Para los ciudadanos, la estación del tren fue sinónimo de modernidad:

...los registros de esa época hablan de que las televisiones que llegaron a TB en esa época llegaban ahí y que mucha gente iba a disfrutar de la novedad. A la hora de la inauguración llegaron a ver hasta 20 mil personas porque era lo más moderno de aquella época, bajó hasta el subsecretario de gobernación a inaugurarla, recibimientos, la gente, campesinos, todos se unieron ante la modernidad (E4, Hombre, 26 años).

En este sentido, la estación fue motor para otorgar a Tierra Blanca el estatus de ciudad y al mismo tiempo “la modernidad”. Uno de los entrevistados y actual trabajador del ferrocarril, relata cómo la estación en la ciudad generó el desarrollo y progreso de la localidad:

...Las calles asfaltadas casi el 80% se hizo con materiales de ferrocarriles de México, el segundo piso del palacio municipal estuvo a cargo de un ingeniero de ferrocarriles, que prácticamente no cobró, asesoró para la construcción. La escuela artículo 123 es una construcción de ferrocarriles, las oficinas que ahora ocupa el DIF fue un hospital ferrocarrilero, vino Miguel Alemán a inaugurarlo... (E4, Hombre, 26 años).

Vemos que el ferrocarril proveyó los elementos básicos del derecho a la ciudad que Harvey (1977) denominó “servicios médicos, educación, servicios sociales” (p. 103). Por otro lado, el atractivo de la estación fue entre otras cosas, el flujo de personas que circulaban haciendo que se permitiera una gran apertura de negocios y venta de alimentos. El espacio alrededor de la estación se llegó a caracterizar por estar lleno de puestos de comida, vendedores ambulantes para atender a los potenciales clientes y trabajadores de la estación, en sus 24 horas de actividad laboral. La oferta de comida era variada, su comercio llegaba de otras regiones:

“Venían hasta de Cuichiapan, Omealca, Motzorongo, venían aquí hacer sus ventas, plátano, naranja, todo eso venía del norte, rumbo a Veracruz por Piedras Negras, el queso, el pozole, el camarón seco... (E1, hombre 52 años)”.

“...Ahí frente a la estación se ponían como 10 vendedoras de tacos de canasta se quedaban hasta las 8 de la noche, las vendedoras de aguas [...]Las señoras venían a vender racimos de naranja, plátanos, bolsitas de café... (E2, Hombre 56 años)”.

“Había muchos negocios como taquerías, vendían animales como gallinas, guajolotes, hasta puercos viajaban en ese transporte, era como 2 cuadras alrededor del ferrocarril, las señoras con sus ventas de comida (E6, Mujer 69 años) ...”.

Como informan los pobladores, la estación también propiciaba que viajaran personas de otras localidades a vender sus productos. El intercambio de productos, el encuentro de personas y el “movimiento” generado a partir de la estación dinamizó el lugar y la forma en que dicho espacio es recordado. Como ámbito público fue el motor que generó que la economía creciera, en palabras de Borja (2011) la estación es un buen ejemplo de cómo los lugares públicos sirven para reafirmar los derechos a la ciudad (economía, recreación, etc.). O lo que es lo mismo: “lo público, se considera como una parte principal de la vida diaria de un habitante de la ciudad” (Cely Rodríguez y Moreno, 2015, p. 21), de ahí la fuerza con la que se recrean tan nítidamente los relatos sobre la venta de alimentos y la existencia del comercio alrededor de la estación. Para sus habitantes, el comercio fue parte de su estilo de vida, de la cultura *suigeneris* cotidiana. Una cotidianeidad donde la población tenía su sentido de vida, fincado en su propio BV. Aquel estilo de vida que “que implicó desde la razón liberadora y solidaria, una resignificación de la vida social, del modo de producir, consumir, gobernar, sentir y pensar” (Marañón, 2014, p. 45).

La rememoración sobre la estación del ferrocarril, la evocación que hacen los pobladores está cargada de anécdotas y comentarios que tienen que ver con el sentido productivo y económico que la estación generaba (Nova, 2018). Se encuentra que el BV, identificaba como uno sus elementos claves el sentido de relacionalidad, intercambio, convivencia y cooperación.

“...el tiempo libre para la contemplación y la emancipación, y que las libertades, oportunidades, capacidades y potencialidades se amplíen y florezcan...” (León, 2010, p.9).

### **Escisión de la estación**

El cierre de la estación afectó a las personas en términos económicos y con ello, también el estilo de vida de su población. Tras la privatización de “Ferrocarriles de México” la estación de Tierra Blanca, se cesó el servicio de tren de pasajero. De allí para adelante, empezó a funcionar solo como oficinas administrativas.

En este sentido, las medidas tomadas por parte de la iniciativa privada, altero la dinámica social que existía en torno a la estación. De ella no solo dependían los trabajadores directos, sino parte significativa de la economía centrada en servicios (taxis, hoteles y la oferta gastronómica que rodeada a dicho inmueble). Tras el cierre de la estación ¿cómo afectó el trabajo e ingresos a los ciudadanos y la comunidad? Los relatos se enfocaron en las *oportunidades* perdidas:

“Antes trabajábamos diario, diario, diario, si nos afectó mucho, nosotros como trabajadores podíamos sacar pases para la familia así sin pagar, abordábamos aquí en Córdoba y nos íbamos gratis hasta Chihuahua (E2, Hombre, 56 años)”.

“Me afectó en lo moral, estaba acostumbrada a salir, ahora simplemente me dan un apoyo, una ayuda, me afectó en la economía porque ya no recibía lo mismo (E5, Mujer, 71 años)”.

“Muchísimo porque ya no hay esas entradas, esas oportunidades, no las hay, ahí alrededor no hay nada, ya no es ni será volver a ser lo mismo (E6, Mujer, 69 años)”.

Los relatos expresan un sentido de ruptura, de cambio abrupto, finalmente agravio a su BV y el derecho a vivir “su” ciudad. En algunos casos, el sentido de libertad que provenía del tren brindaba la oportunidad de viajar con la familia de forma gratuita. Para otros, el tren le ofrecía la oportunidad de “salir” del territorio. Sin esta oportunidad, afectó el estado de ánimo, similar el último relato que señalaba que “en los alrededores de la estación no “hay nada” aludiendo al sentido recreativo. Algunos autores como Borja, (2003); Harvey, (2005) o Rodríguez (2017), sugieren que tras la instauración del neoliberalismo la ciudad “tradicional” se fragmenta, el centro se dispersa, creándose periferias industrializadas y sociedades individualizadas. En el caso de Tierra Blanca, vemos que el pueblo, al no concentrar ser fuente de empleo atractivo, se desintegra. Sin embargo, no hay una periferia rica que compense la pérdida, no se crearon parques industriales o centros comerciales en otros puntos de la zona. Al contrario, el cierre de la estación sacó del mapa económico a la localidad y la zona de influencia:

“Muchos se fueron de la ciudad, se van las personas que le dan vida al comercio” (E4, Hombre, 26 años).

“Las personas como empleados se quedaron sin trabajo y el que ahorró e hizo algo ahí se fueron al fracaso, perdiendo oportunidades para lograr un trabajo. Por eso emigraron muchos jóvenes” (E6, Mujer, 69 años).

Sin la estación como único bastión de ‘progreso’ para la comunidad, se refiere que los jóvenes y la gente que le daba “vida” al comercio, se vio en la necesidad de migrar. Este “desarraigo” es para Alguacil (2008), producto de la globalización, ya que esta produce que se accedan a otros espacios, generando el sentido

de no pertenencia, de ya no encontrar en el lugar los medios para “arraigarse”. En términos del sentido del BV, fue quedando sin sentido “...el tiempo libre para que las libertades, oportunidades, capacidades y potencialidades se amplíen y florezcan” (León, 2010, p.9).

Para Milton Santos (1996) lo que se observa en la ciudad está supeditado a los movimientos de la globalización. Por lo que, tras la instauración del modelo neoliberal, los ajustes económicos llevaron a desencadenar flujos migratorios en distintos puntos del planeta. Ejemplo célebre se dio en nuestro país, ya que tras la firma del TLC se vivió un gran fenómeno migratorio del campo a la ciudad y hacia Estados Unidos (Ávila, 2018). Traduciéndolo al ámbito local, se observa que Tierra Blanca no está fuera de esa corriente y reconfiguración socio-territorial. Otro efecto de la rescisión de la estación fue que arrojó como consecuencia que se cortaran las vías de comunicación con los pequeños poblados por donde el tren hacía parada.

“El ferrocarril llegaba a lugares como medias aguas y ahora ya no, nosotros éramos los que le dábamos vida a esos lugarcitos. Había mucha gente que no era ferrocarrilera, pero vivía del ferrocarril” (E2, Hombre, 56 años).

“¿Ahora en que transportan su carga, los campesinos, lo que sembraban su cosecha? Por decir la caña, para los cañeros que sembraba la subían, ¡lo transportaban en las góndolas...! (E5, Mujer, 71 años).

Estos relatos son valiosos pues señalan la importancia del tren no solo para Tierra Blanca como ciudad media, sino para los pequeños poblados y campesinos que dependían del servicio. Con el tren movían su economía, denotando un importante engranaje entre el campo y la ciudad (Sacristán Roy, 2006). El acceso al transporte de personas de distintos estratos sociales tuvo también una fractura abrupta. Se puede observar también que el cierre de la estación de ferrocarril significó pérdidas para los pequeños poblados. Si bien no había una estación, en cada pueblo, tener una estación cercana dotaba de una mejor forma de vida, de su BV.

Al perderse los enclaves locales, los procesos de la globalización dejan fuera a los pequeños comerciantes y agricultores. Entonces, la fuerte crítica que se evidencia al modelo neoliberal capitalista es que, al privilegiar el intercambio global, quedan fuera de contexto al comercio local y el ámbito comunitario (Ortiz-Boza, 2014, p.116). Es decir, lugares que antes se veían conectados gracias a la red local de intercambio comercial, quedan fuera de las complejas redes de intercambio que prioriza el comercio global. A diferencia de la noción comunitaria, el paradigma del BV contempla “el valor básico de la economía, en un régimen de Buen Vivir, es la solidaridad. Por lo tanto, se busca una economía distinta a la actual, caracterizada falsamente por la búsqueda de la libre competencia” (Acosta, 2001. p.11). Frente

a la imposibilidad de competir con el libre mercado, los pequeños comerciantes ven perdidas sus oportunidades:

“Se puede decir que el cierre de tantos negocios, tanto pequeño comercio como grande, muchísima gente viajaba en el tren” (E6, Mujer, 69 años).

La mayor pérdida que hubo fueron los comercios, los negocios chiquitos, todos esos pequeños negocios se fueron perdiendo, el pasajero que venía a dar a las 11 o 12 de la noche se bajaba a cenar, los que perdimos fuimos todos, todos perdimos más las personas que tenían sus negocios (E1, Hombre, 52 años).

Para Rodríguez (2017): “Las ciudades actuales están marcadas tanto por los procesos de desigualdad y vulnerabilidad social, que sintetizan dinámicas nacionales y globales p-(72)”. En el presente análisis, al ser privatizado el ferrocarril, los beneficios para la población como la movilidad accesible, el transporte de mercancía y la venta de esta cesó, generando un fenómeno socio-territorial de desaliento. La población quedaba en una posición de vulnerabilidad, con respecto a cómo venían experimentando su movilidad:

“De aquí a la granja el tren te cobraba 8, no es lo mismo que pagaras 100 pesos por 5 personas a pagar 38, pierde el usuario, el pueblo, nosotros fuimos los que perdimos” (E1, Hombre, 52 años).

“No, en ningún momento, al contrario, vino a perjudicar a familias que eran ferrocarrileras como las que no. Ahora se puede contar con los dedos cuantos trabajadores somos. (E2, Hombre, 56 años).

“Me afectó mentalmente” (E1, Hombre, 52 años).

“Como trabajador, pues antes podíamos trabajar en los trenes de pasajeros o de carga y si no queríamos jornadas muy duras pues nos íbamos al tren de pasajeros. Y en eso te afecta, yo anduve en todos los trenes de pasajeros” (E2, Hombre, 56 años).

“Buscar trabajo, deambular, así para todas las personas que vivíamos del comercio y del transporte que ya no existe” (E6, Mujer, 69 años).

De nueva cuenta los entrevistados refieren pérdidas y oportunidades limitadas, cierre del comercio, pérdida de un medio de transporte y, la opción de elegir. En conclusión, el ferrocarril significó libre movilidad, accesibilidad socio-territorial y bonanza económica.

## Recuperar el lugar

A decir de muchos, está latente el ánimo de “reapertura” del lugar. El hecho que permanezca cerrada la estación y aún conserve en “términos generales” su infraestructura, ha permitido la cimentación de una esperanza, cual utopía legítima pueblerina. No en los términos del pasado, pero sí recreando su sentido y perspectiva de utilidad actual.

“La importancia de rescatarla como museo, con piezas, con artículos. Sería extraordinario, sería acercarlo a las nuevas generaciones” (E4, Hombre, 26 años).

“Sería muy bonito que ahí hubiera un centro comercial, un museo” (E6, Mujer, 69 años).

“Que está mal, la estación la cerraron y pudieron hecho como partes del ferrocarril, alguien que explicara que es el ferrocarril, que transportaba” (E2, Hombre, 56 años).

## Discusión

La estación sigue siendo testigo, fuente y protagonista de la época de esplendor, configurando el modelo del BV (Vergara, 2013). Es el lugar que da cuenta de lo “que fue antes”. Por ello la estrategia, es “devolver” simbólicamente este espacio a las generaciones pasada, actual y futura, constituyendo en sus espacios un museo de sitio. En ello recrear lo que se generaba allí y sus alrededores, ya que para ellos la estación como *lugar*, da cuenta de la historia, de una visión del mundo (Giglia, 2019).

La escisión de la estación de ferrocarriles detonó la pérdida de empleos, ingresos económicos, el paulatino decaimiento de la economía local y la desarticulación del espacio de Tierra Blanca. Ha influido directamente en la reconfiguración de las formas de vida plena que se experimentaban en la localidad, expresando a su manera el BV cotidiano.

Se generó como efecto dominó un fenómeno que agravó su estilo de vida. La forma en la que se trabajaba en la ciudad con el impacto económico que se tradujo en desempleo, cierre de comercios, migración y reconfiguración de la calidad de vida. Para autores como Rodríguez (2017), los problemas encontrados en Tierra Blanca son fruto de la globalización neoliberal capitalista provocando que en las ciudades se presenten fenómenos sociales como fragmentación del espacio social y desigualdad, lo cual afecta directamente en la experiencia ciudadana. En este sentido, la articulación de distintos llamados a la recuperación de los lugares frente a los embates de la modernidad, puede ser la vía alternativa para atender la relación tensa entre modernidad, globalización y los procesos que Rodríguez (2017) señalaba. ¿Será superable la relación tensa entre este estilo de vida actual y el modelo del BV? Corresponde a la actual generación de pobladores construir su renovado paradigma del BV para dar paso a la aceptación

de la nueva realidad. Propuesta donde la modernidad y la tradición engranan, entendiendo que el paradigma del BV no es trasladar modelos del campo a la ciudad, sino sus principios y mandatos que encierra, adaptables a cualquier modelo de vida y contexto social.

Hablar del pleno ejercicio de la ciudadanía en la ciudad implica dotar a los ciudadanos de la agencia necesaria para transformar la ciudad en beneficio propio (Harvey, 2013), sin olvidar que la urbe como espacio local no deja de estar articulada en un contexto global. Ello no implica, dejar de lado las necesidades ambientales y sociales (Alguacil, 2008), sino todo lo contrario. En el caso de análisis, se entiende como problemático el cierre del ferrocarril que impacto en el BV, de los vínculos sociales generados a través de la dinámica colectiva que propiciaba el uso del tren.

En consecuencia, se puede afirmar que el pueblo vivió un proceso de desterritorialización, dejó de practicar parte de su derecho territorial, entendiendo que territorialidad es “esa acción de significar un territorio mediante hábitos, prácticas y usos por un sujeto individual o colectivo” (Avendaño 2010, p.30). Acciones que, cómo se ha tratado de describir en esta propuesta, no pueden llevarse a cabo en un lugar abandonado como la estación, lugar que permanece cerrado pese a estar en el centro de la ciudad.

## Conclusiones

Aunque para algunos las nociones del derecho a la ciudad y a la vida plena puedan caer dentro de la utopía, el ejercicio de imaginar las posibilidades y abogar por la construcción de procesos horizontales, son reclamos legítimos de los habitantes. Imaginar la ciudad transformada y renovada es un principio fundamental dentro del derecho a la ciudad (Lefebvre, 1978b). Imaginar otros escenarios posibles es algo que el BV enuncia y que gracias a sus distintas experiencias internacionales puede contribuir al desarrollo democrático de las ciudades (Acosta, 2010). Siempre se pueden transformar los espacios y que mejor que hacerlo en beneficio de la colectividad. En esa mirada, el sentido final del presente trabajo es generar la reflexión y debate en torno a lugares que, como Tierra Blanca, perdieron centralidad cuando uno de los procesos de la globalización como la privatización del ferrocarril, afectó económica y socialmente a ésta y a distintas ciudades en México.

No solo se ha buscado describir las pérdidas, sino proponer escenarios de recuperación, como es la generación de un museo en el que las personas puedan ver su historia reciente plasmada, para no ser olvidada. El potencial de los lugares con historia y afectos como la estación no deben quedar en el abandono que finalmente es un descubierto agravio. Paradigmas como el BV y el derecho a la ciudad nos ofrecen otras vías de acción para generar cambios positivos que la colectividad merece. Parafraseando a

Ramírez (2010), el BV es un concepto que sigue en construcción, como concepto completamente móvil, que llama a reflexionar. Se trata de un concepto complejo, no lineal, históricamente construido y en constante resignificación.

## Referencias

- Acosta, A. (2010). *El Buen Vivir en el camino del post-desarrollo, una lectura desde la Constitución de Montecristo*. Fundación Friedrich Ebert.
- Alguacil, J. (2008). Espacio público y espacio político. La ciudad como el lugar para las estrategias de participación. *Revista Polis*, 7(20), 198-223. <http://dx.doi.org/10.4067/s0718-65682008000100011>
- Arcudia, C. (2019). Neoliberalismo y derecho económico: la privatización de las empresas estatales en México 1982-2000. *Noesis*, 30(58), 32- 51. <http://erevistas31.uacj.mx/ojs/index.php/noesis/article/view/3995/3144>
- Avendaño, I. (2010). Un recorrido teórico a la territorialidad desde uno de sus ejes. *Cuadernos Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe*, 7(8), 13-35. <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/intercambio/article/view/3063>
- Ávila, Y. (2018). El Sabueso: Carlos Salinas dijo que el TLCAN reduciría la migración a EU, ¿fue así? *Animal Político*. <https://www.animalpolitico.com/elsabueso/sabueso-salinas-tlcan-migracion-eu/>
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial.
- Borja, J. (2011). Espacio público y derecho a la ciudad. *Viento Sur*, (11), 39-49. <https://vientosur.info/espacio-publico-y-derecho-a-la-ciudad/>
- Boron, A. (2017). *La trama del neoliberalismo*. Flacso.
- Campoy, T., & Gomes, E. (2009). *Manual básico para la realización de tesinas, tesis y trabajos de investigación*. Editorial EOS.
- Carballo, A. (2016). Desarrollo humano, ética y cosmovisión andina. El Buen Vivir como paradigma societal alternativo. *Economistas sin Fronteras*, (23), 22-27. <https://minerva-access.unimelb.edu.au/handle/11343/127977>
- Cely, A., & Moreno, L. (2015). *Concepciones e imágenes de ciudad*. Universidad Pedagógica Nacional.
- Coffey, A. (2003). *Encontrar el sentido a los datos cualitativos*. Editorial Universidad

- Cubillo, A., Hidalgo, A., & Domínguez, J. (2014). El pensamiento sobre el Buen Vivir. Entre el indigenismo, el socialismo y el posdesarrollismo. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, (60), 27-58.  
[https://www.researchgate.net/publication/321906170\\_El\\_pensamiento\\_sobre\\_el\\_Buen\\_Vivir\\_Entre\\_el\\_indigenismo\\_el\\_socialismo\\_y\\_el\\_posdesarrollismo](https://www.researchgate.net/publication/321906170_El_pensamiento_sobre_el_Buen_Vivir_Entre_el_indigenismo_el_socialismo_y_el_posdesarrollismo)
- Escalante, F. (2019). *El Neoliberalismo*. Colegio de México.
- Flick, U. (2007). *Introducción a la investigación cualitativa*. Ediciones Morata.
- García, N. (1997). Culturas híbridas y estrategias comunicacionales. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, 3(5), 109-128. <https://www.redalyc.org/pdf/316/31600507.pdf>
- García, H. (1992). *Neoliberalismo en México*. ITESO.
- Giglia, A. (2019). *Del lugar antropológico al lugar-testigo. El enfoque localizado en antropología urbana*. Universidad Autónoma Metropolitana.
- Gudynas, E. (2011). Buen Vivir: germinando alternativas al desarrollo. *América Latina en Movimiento*, (462), 1-20. <https://www.alainet.org/es/revistas/462>
- Harvey, D. (1997). *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI editores.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades Rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Akal.
- Hermosillo, I. (2017). *El ferrocarril en México; su auge, decadencia, privatización y efectos en el desarrollo territorial* [Tesis de maestría inédita]. Universidad Politécnica de Catalunya.
- Hidalgo, A., & Cubillo, A. (2017). Deconstrucción y genealogía del “buen vivir” latinoamericano. El (trino) “buen vivir” y sus diversos manantiales intelectuales. *Open Journals*, (9), 1-24.  
<http://dx.doi.org/10.4000/poldev.2517>
- Lefebvre, H. (1978a). *La producción del espacio*. Capitán Swing Libros.
- Lefebvre, H. (1978b). *El derecho a la ciudad*. Lito-Flsan.
- León, I. (2010). *Resignificaciones, cambios sociales y alternativas civilizatorias. Sumak Kawsay / Buen Vivir y cambios civilizatorios* (2.ª ed.). Fundación de Estudios, Acción y Participación Social (FEDAEPS). Quito, Ecuador.
- Marañón, B. (Coordinador) (2014). *Buen vivir y descolonialidad: crítica al desarrollo y la racionalidad instrumentales*. Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM.

- Martínez, Y. (2008). El 60% de la población mundial vivirá en ciudades en 2030. *Tendencias*.  
[https://tendencias21.levante-emv.com/el-60-de-la-poblacion-mundial-vivira-en-ciudades-en-2030\\_a2715.html](https://tendencias21.levante-emv.com/el-60-de-la-poblacion-mundial-vivira-en-ciudades-en-2030_a2715.html)
- Morna, M. (2015). Buen vivir, desarrollo y depredación neoliberal en el siglo XXI. *Pueblos y Fronteras Digital*, 10 (9), 80-108.  
<http://www.pueblosyfronteras.unam.mx/index.php/index.php/pyf/article/view/46>
- Nova, M. (2018). El Buen Vivir: redefiniendo los debates sobre el "Desarrollo" y la "Justicia". *Trayectorias Humanas Trascontinentales, Números especiales*, (3), 36-49.  
<https://doaj.org/article/5d4a5dfe350e4bbd9ff3739966cea1b1>
- Ortiz-Boza, M. (2014). Glocalidad, sociedad posmercado y acceso: tres categorías de Jeremy Rifkin para un marco conceptual. *Contribuciones desde Coatepec*, 26, 109-122.  
[revistacoatepec.uaemex.mx/index.php/contribuciones/article/view/1490](http://revistacoatepec.uaemex.mx/index.php/contribuciones/article/view/1490)
- Ramírez, R. (2010). *La transición ecuatoriana hacia el Buen Vivir. Sumak Kawsay / Buen Vivir y cambios civilizatorios*. FEDAESPS.
- Rodríguez, L. (2017). Revisitando la ciudadanía desde lo urbano: elementos para una discusión teórica. En P. Ramírez (Coord.), *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal* (pp. 565-596). Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.
- Ruiz-Taglé, J. (2016). La segregación y la integración en la sociología urbana: revisión de enfoques y aproximaciones críticas para las políticas públicas. *INVI*, 31(87), 9-57.  
[scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-83582016000200001](http://scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582016000200001)
- Sancristán Roy, E. (2006). Las privatizaciones en México. *Economía UNAM*, 3(9), 54-64.  
[revistas.unam.mx/index.php/ecu/article/view/2889](http://revistas.unam.mx/index.php/ecu/article/view/2889)
- Sugranyes, A. (2016). El derecho a la ciudad. Praxis de la utopía. *Habitat y Sociedad*, (1), 71-79.  
<https://revistascientificas.us.es/index.php/HyS/article/view/3599>
- Valdeavellano, R. (2012). *Desafíos para el Buen Vivir desde la dinámica urbana*. Biblioteca Nacional del Perú.
- Vasilachis, I. (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. Gedisa.
- Vega, S. (2016). La sostenibilidad de la vida como eje para convergencias teóricas y políticas. *Dossier El Buen Vivir como paradigma societal alternativo*, (23), 34-37.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7015349>

Vera, P. (2019). Imaginarios y representaciones sociales de lo urbano. En F. Aliaga, P. Vera y A. Gravano (Eds.), *Imaginarios urbanos: Dimensiones, puentes y deslizamientos en sus estudios*. Ciudades (in)descifrables (pp. 13-40). Ediciones UTSA.

Vergara, A. (2013). *Una guía antropológica para estudiar su concreta complejidad*. Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Zarate, L. (2016). Paradigmas para la defensa de los bienes comunes y la justicia social: Derecho a la ciudad y buen vivir. *América Latina en Movimiento*, 519(2), 7-12.

<https://www.alainet.org/es/revistas/519>

#### **Contribución de los autores**

**ALMA.** Administración del proyecto, investigación, análisis formal de los datos, metodología, redacción borrador original

**GAMZ:** Redacción – revisión y edición, visualización.

**MRT:** Supervisión, redacción – revisión y edición.

#### **Fuentes de financiamiento.**

Realizada con recursos propios

#### **Conflictos de interés**

No presenta conflicto de intereses.

**Correspondencia:** ga.miranda@ugto.mx