

Morelia, ciudad intermedia en México: una mirada interescalal a su relación con el ferrocarril interurbano

 **Salvador García Espinosa.**

Profesor de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Michoacán, México.
Doctor en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.
Correo electrónico: salvador.garcia.espinosa@umich.mx

 **Gloria Belén Figueroa.**

Profesora de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Michoacán, México.
Doctora en Desarrollo y Sustentabilidad, Universidad Michoacana de San Nicolás Hidalgo, Michoacán, México.
Correo electrónico: gloria.figueroa@umich.mx

Recibido: 19 de julio de 2023. | **Aprobado:** 11 de junio de 2024. | **Publicado:** 7 de octubre de 2024.

Resumen

La ciudad representa el entorno humano por excelencia, en la medida en que alrededor del 60 % de la población mundial se concentra en las ciudades. En el caso de México, la proporción es aún mayor, toda vez que 8 de cada 10 habitantes residen en una ciudad. El comportamiento demográfico en estas ciudades ha cambiado de tendencia: desde 1990 las grandes zonas metropolitanas mexicanas han disminuido su crecimiento poblacional y se ha intensificado el de las ciudades intermedias. Sin embargo, la producción de documentos tanto de política urbana como en publicaciones científicas se ha concentrado en analizar las grandes urbes metropolitanas. En este sentido, este artículo tiene como objetivo estudiar los factores, características y funciones de la ciudad de Morelia (Méjico) que permitirían considerarla como intermedia, a partir de su lugar en la actual jerarquía urbano-regional, derivado principalmente de su relación con el ferrocarril interurbano trasnacional y de su rol de intermediación por estar ubicada sobre el corredor logístico transcontinental al que pertenece.

Palabras clave: jerarquía urbana, intermediación, globalización, conectividad, territorio.

Morelia, an Intermediate City in Mexico: An Interscalar Look at its Relationship with the Interurban Railroad

Abstract

The city represents the human environment par excellence, as around 60 % of the world's population is concentrated in cities. In the case of Mexico, the proportion is even higher, with 8 out of 10 inhabitants living in a city. The demographic behavior in these cities has changed trends: since 1990, the population growth of Mexico's large metropolitan areas has decreased and that of intermediate cities has intensified. However, the production of both urban policy documents and scientific publications has concentrated on analyzing large metropolitan cities. In this regard, this article aims to study the factors, characteristics and functions of the city of Morelia (Mexico) that would classify it as an intermediate city, based on its place in the current urban-regional hierarchy, derived mainly from its relationship with the transnational interurban railroad and its intermediary role as it is located on the transcontinental logistic corridor to which it belongs.

Keywords: Urban hierarchy, intermediation, globalization, connectivity, territory.

Morelia, cidade intermediária no México: um olhar interestatal sobre sua relação com a ferrovia interurbana

Resumo

A cidade representa o ambiente humano por excelência, na medida em que cerca de 60 % da população mundial está concentrada nas cidades. No caso do México, a proporção é ainda maior, já que 8 em cada 10 habitantes residem numa cidade. O comportamento demográfico nestas cidades mudou as tendências: desde 1990, as grandes áreas metropolitanas mexicanas diminuíram o seu crescimento populacional e o das cidades intermédias intensificou-se. Contudo, a produção tanto de documentos de política urbana como de publicações científicas tem se concentrado na análise das grandes cidades metropolitanas. Nesse sentido, este artigo tem como objetivo estudar os fatores, características e funções da cidade de Morelia (México) que permitiriam que ela fosse considerada intermediária, a partir de sua posição na atual hierarquia urbano-regional, derivada principalmente de sua relação com a ferrovia interurbana transnacional e seu papel de intermediação por estar localizada no corredor logístico transcontinental ao qual pertence.

Palavras-chave: hierarquia urbana, intermediação, globalização, conectividade, território.

Introducción

Cuando se aborda el tema de la urbanización y se hace referencia a la palabra “ciudad”, se tiende a centrar la atención principalmente en las grandes aglomeraciones urbanas. Cada vez se comprende más sobre los procesos de metropolización y las grandes concentraciones urbanas que actualmente albergan más del 60 % de la población urbana mundial (ONU Hábitat, 2020). Sin embargo, es notorio el incremento de las investigaciones sobre ciudades intermedias realizadas en las últimas décadas, lo cual seguramente responde a la creciente relevancia de los procesos urbanos que acontecen en esta clase de ciudades.

Definir los extremos de la jerarquía de concentraciones urbanas, como las megalociudades y los centros urbanos pequeños, parece más sencillo que definir las situaciones intermedias. Prueba de esto es que el adjetivo *intermedia* comenzó a usarse, en contextos académicos, a mediados de 1980 (Bolay *et al.*, 2003; Gault, 1989). Autores como Bellet y Llop (2004a) sostienen que refiere a una denominación que reemplaza la de “ciudad media”. La falta de una definición precisa puede dar señales del interés que genera el tema, pero en ocasiones pone de manifiesto la fragilidad teórica en la búsqueda de un concepto único.

Por este motivo, existen diversas propuestas de organizaciones y múltiples estudios que han tratado de definir lo que se entiende por ciudades medias, predomina un enfoque poblacional en el que los rangos varían considerablemente. Por ejemplo, la Unión Europea las define como aquellas que albergan entre 20 000 y 500 000 habitantes, mientras que el Banco Mundial establece un límite superior de un millón (ONU Hábitat, 2017).

Desde una perspectiva cualitativa de las ciudades medias, y de acuerdo con autores como Hardoy y Satterthwaite (1986) y Satterthwaite y Tacoli (2003), ha habido un debate intenso sobre la utilización del término “ciudad media” o “ciudad intermedia”. Estos autores aclaran que no se trata únicamente de una cuestión semántica, sino que implica dos enfoques diferentes al observar el fenómeno para comprender su esencia y revelar su papel en el proceso de urbanización contemporáneo.

El concepto de ciudad mediana expresaba una connotación predominantemente cuantitativa¹ en términos demográficos, a partir de la cual se determinaba su clasificación y su lugar en la jerarquía de la red urbana a la que pertenecía (Rodrigue, 2007). En contraposición, el concepto de ciudad intermedia implica asumir un

1 En 2016, la organización Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (cglu) (ONU, 2016) acordó que, desde un indicador cuantitativo, una ciudad intermedia se definiría por una población que oscile entre los 50 000 y un millón de habitantes. Sin embargo, se reconoce que este umbral podría variar dependiendo de contextos específicos, como los encontrados en Asia o Europa.

dinamismo propio de la relación de interacción con las demás urbes del sistema al que pertenece (Dematteis, 1991).

De acuerdo con Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (cGLU, 2015), el concepto de ciudad intermedia centra la atención en el potencial y la importancia de las ciudades en función de la manera como se relacionan con elementos urbanos y territoriales dentro de su sistema, es decir, en su capacidad para crear relaciones con otras en una red, y no solo en su tamaño demográfico. Bajo el marco descrito, cobra una relevancia fundamental la función desempeñada por la ciudad “intermedia” sobre su entorno, específicamente respecto de los flujos y relaciones que se establecen hacia afuera de ella (Bellet y Llop, 2004b).

Desde esta perspectiva, las ciudades consideradas intermedias, tal como lo plantean Bellet y Llop (2004b), se caracterizan por ser centros de bienes y servicios; más concretamente, centros de interacción ligados a redes de infraestructura que suelen alojar niveles de administración del gobierno con formas y escalas más humanas² y aprehensibles, sin la desventaja de los problemas medioambientales que presentan las megaciudades.

Si bien las características mencionadas se enfocan únicamente en definir la ciudad intermedia en relación con su territorio y región, resulta crucial, para comprender la generación de flujos y relaciones territoriales de este tipo de ciudades, considerar los flujos derivados de los procesos de globalización, que propician cambios en distintas escalas territoriales e inciden de manera significativa en la red de interrelaciones establecida, al grado de llegar a polarizarla (Dematteis, 1991).

Esta consideración resulta pertinente y necesaria para comprender la posibilidad real de que, en la actualidad, los principales nodos de la red global sean sistemas territoriales urbanos que se configuran según una jerarquía que no necesariamente está relacionada con su tamaño demográfico. Esto abre nuevos horizontes para entender la cooperación territorial (Dematteis, 1991).

Para determinar que la ciudad intermedia desempeña un rol específico en la red global, Bellet y Llop (2004a) subrayan la importancia de considerar diversos aspectos, entre los cuales se destacan: su posición y capacidad de conexión con las grandes redes y flujos; el grado de cohesión social, cooperación y voluntad de los principales agentes sociales en la ciudad; la gestión institucional local-territorial y su manejo de los recursos; la habilidad para mejorar la calidad física y ambiental de la ciudad, su entorno y sus habitantes; incluso la gran diversidad urbana, con

2 El análisis de ciudades intermedias llevado a cabo por el programa Cimes en las últimas décadas refiere que estas concentran su población en un círculo con un radio promedio de 4 km (que contiene el 70 % de los habitantes de la ciudad), o lo que es igual, en una distancia que podría recorrerse a pie en no más de una hora, a diferencia de las grandes ciudades, cuyo radio supera los 10 km (Bellet y Llop, 2003).

paisajes culturales que guardan relación con la economía del lugar, y las estrategias de especialización competitiva y complementariedad que desarrollean.

Bellet y Llop también indican que las posibilidades de las ciudades intermedias se potencian cuando trabajan en red, no solo en términos de su función de enlace entre los niveles urbanos superiores e inferiores, sino principalmente por las relaciones con otras ciudades y territorios de su mismo nivel jerárquico. Bajo tal panorama, para este tipo de ciudades resulta fundamental contar con una serie de infraestructuras colectivas, en especial aquellas relacionadas con las comunicaciones y el transporte, que posibiliten la interacción entre lo cercano y lo distante, entre el interior y el exterior, para consolidar su carácter intermedio y de transición.

En el ámbito específico de México, es pertinente señalar que las políticas urbanas surgieron formalmente como un asunto de Estado desde hace poco más de medio siglo, específicamente en 1976 con la promulgación de la Ley General de Asentamientos Humanos, y luego con la elaboración del primer Plan Nacional de Desarrollo Urbano en 1978. Desde ese momento se han implementado diversas políticas y planes con el propósito de dar continuidad a las estrategias urbano-regionales en el país. Sin embargo, es esencial subrayar que existe una falencia en la definición de las teorías que aborden la configuración espacial y los factores que determinan la ubicación de las localidades en la jerarquía urbana (Aguilar *et al.*, 1996, p. 92).

En otras palabras, los objetivos de estas estrategias se han planteado mayormente en términos de la distribución geográfica de los lugares o del tamaño de las ciudades, y en menor medida en términos de relaciones y beneficios sociales y económicos. Además, se ha asumido de manera prácticamente automática que el propósito de estas políticas urbano-regionales radica en fortalecer los niveles urbanos intermedios, preferentemente a través de un sistema de ciudades claramente jerarquizado, que privilegia los lugares centrales, con la finalidad de facilitar la difusión del desarrollo hacia las regiones o ciudades menos desarrolladas (Aguilar *et al.*, 1996, p. 94).

La evidencia más clara de lo anterior es el Programa de 100 Ciudades, que surgió en 1992, propuesto por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (Sedue) con el objetivo de promover el desarrollo de ciudades intermedias para contribuir a la gradual eliminación de las deseconomías de escala y la aglomeración, así como del deterioro de la calidad de vida generado por las tendencias centralizadoras (Aguilar *et al.*, 1996, pp. 90-93).

Si bien este programa pretendía lograr una distribución más equitativa de la población y de las actividades en el territorio nacional, lo más relevante fue que buscaba establecer una sólida conexión entre las ciudades y sus áreas de influencia; para tal efecto, se propusieron sistemas de transporte y comunicación intraurbanos, así como la creación de corredores de desarrollo y enlaces interregionales

(Castro, 1995, p. 71). En otras palabras, las ciudades medias se concibieron como una forma tanto de reducir la concentración poblacional, como de integrar a la población dispersa a los beneficios del desarrollo. En esa línea, la ciudad de Morelia, capital del estado de Michoacán, fue una de las ciudades seleccionadas como estratégicas por su función intermedia. A través de este programa, el Gobierno federal demostró estar dispuesto no solo a delegar la toma de decisiones, sino también a trasladar la asignación de recursos para el desarrollo urbano a otros niveles de autoridad, es decir, a Gobiernos estatales y municipales. A la fecha no ha existido otro programa gubernamental similar en materia urbano-regional.

En el análisis de las ciudades latinoamericanas, un antecedente clave que se identifica es el proceso del Máster en Desarrollo Urbano y Territorial: Gestión y Transformación de las Ciudades en Países en Desarrollo, impartido por la Universidad Politécnica de Cataluña en colaboración con la Cátedra Unesco de Ciudades Intermedias (Cimes) de la Universidad de Lleida y el Programa Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial de la Unión Internacional de Arquitectos (uia-Cimes). Este programa de formación se orientó hacia la construcción colectiva de conocimiento sobre las ciudades intermedias, con el propósito de potenciar su papel (Llop y Usón, 2014). El análisis realizado comprendió investigaciones en tres escalas como punto de partida: 1) la escala territorial-regional, 2) la escala urbano-metropolitana y 3) la escala de tejidos y espacios públicos. Este enfoque multiescalar ha permitido identificar varias ciudades que, en su función de intermediación, se sitúan entre el contexto territorial, los procesos de globalización y la interrelación con las grandes urbes. Según datos oficiales del Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA, 2007), en estas ciudades intermedias se concentra la mayor parte de la población urbana del planeta.

En la primera fase del programa (1997-1999) se impulsó la creación de la red de ciudades, que llegó a sumar 47. Para el periodo 2002-2008, como resultado de diversos congresos internacionales, la Cátedra Unesco amplió la red de ciudades, integrando al programa a tres ciudades mexicanas: Hermosillo, Querétaro y Morelia, alcanzando así a un total de 116 ciudades intermedias en todo el mundo. En este primer modelo del Plan Base se brinda una descripción de las características morfológicas, geográficas y físicas de la ciudad intermedia (figura 1), así como una descripción física de las redes de conexión en la escala territorial de la ciudad, lo que configura un esquema de vínculos.

En un estudio más reciente, el informe GOLD IV Report³ de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (cglu), realizado entre los años 2015 y 2016 (cglu, 2016), se identificaron 503 ciudades en áreas metropolitanas y 8923 ciudades intermedias.

3 El Global Observatory on Local Democracy and Decentralization (goLD) dio inicio al proceso de redacción del que sería su cuarto informe mundial, el gold iv. El proceso de construcción de la base de datos para el informe se vertebraó sobre cinco fuentes estadísticas y la consulta sistemática de las imágenes satelitales.

En el GOLD IV se señala que las ciudades intermedias exhiben enormes variaciones en su tamaño, función, ubicación geográfica y desempeño dentro de las redes más amplias. Las diferentes tipologías con que las describen son nodos, *clusters* (metropolitanos, regionales, de ciudades intermedias transfronterizas) y corredores (internacional, nacional, redes nacionales). En detalle, se explica que las ciudades intermedias, ubicadas tanto en áreas costeras como en el interior, experimentan una evolución influenciada por su ubicación geográfica. Aproximadamente el 40 % de la población urbana en estas ciudades vive cerca de la costa, lo que afecta su desarrollo urbano. El restante 60 % se encuentra en regiones interiores o sin acceso al mar, y su desarrollo depende de la conectividad territorial y las relaciones con áreas cercanas para acceder a los mercados regionales y globales. En resumen, es fundamental que las políticas nacionales reconozcan estas especificidades.

Este estudio también menciona que para las ciudades intermedias se consideraba una estimación de 1423.2 millones de habitantes para el 2016, equivalente a un 36 % de la población mundial, frente al 41 % que habitaba en las 503 aglomeraciones metropolitanas con población superior a un millón de habitantes (CGLU, 2016).

La región de Asia-Pacífico, especialmente en Asia Oriental, se seguía destacando como el centro del sistema urbano mundial, al albergar el 47 % de la población urbana, el 45 % de las metrópolis y el 47 % de las ciudades intermedias. En segundo lugar, en términos de población urbana, se encontraba América Latina y el Caribe, contribuyendo con el 13 % del total mundial, el 14 % de las ciudades metropolitanas y el 11 % de las ciudades intermedias⁴.

De las 961 ciudades intermedias de América Latina y el Caribe, 693 (72,1 %) se sitúan en América del Sur, principalmente en la mayor economía de la región, Brasil, que concentra una tercera parte de todas las ciudades intermedias de América Latina. Le siguen México (15 % del total), Venezuela (7,3 %) y Argentina (6,9 %). Brasil y México son también las principales economías emergentes de la región, pues albergan el 54 % de toda la población urbana de América Latina que habita en ciudades intermedias.

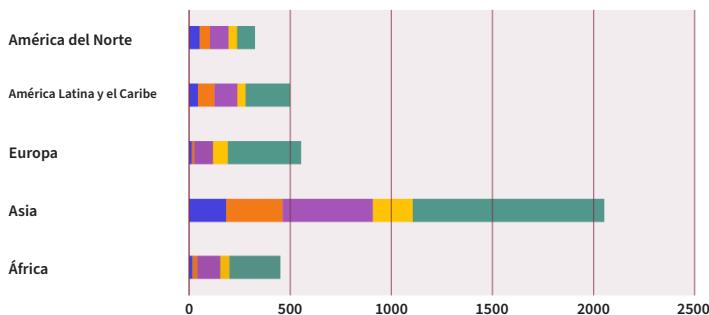
En ese mismo sentido, y de acuerdo con un estudio realizado por Borja Iglesias (2016) donde presenta una comparación de algunos indicadores entre los BRICS y los MINT (México, Indonesia, Nígeria y Turquía) se presentan lecturas interesantes. En ambos grupos, el papel de las ciudades intermedias es clave, a pesar de que asumen roles diferentes. Mientras que en los BRICS las ciudades intermedias han evolucionado vinculadas a sus principales áreas metropolitanas; en las economías menos urbanizadas de los MINT las ciudades intermedias actúan como corazón económico de un *hinterland* de escala regional articulado por extensas áreas rurales, asumiendo la condición de nodos estratégicos en la provisión de bienes y servicios especializados para la población de su área de influencia, y sobre las cuales se articula una gobernanza territorial fuertemente adaptada al contexto (CGLU, 2016).

4 África, en constante crecimiento, la sigue de cerca con el 12 % de la población urbana mundial. Por su parte, Europa (10 %), América del Norte (7 %), Eurasia (5 %) y la región de Oriente Medio y Asia Occidental (MEWA) (5 %) en conjunto representan el 28 % de la población urbana mundial, y concentran también el 30 % tanto de las áreas metropolitanas como de las ciudades intermedias a nivel mundial (CGLU, 2016).

En el caso particular de México se menciona que para 2015 contaba con 145 ciudades intermedias (siendo superado en número solamente por Brasil con 374), en las que habitaba el 34.3 % de la población urbana (16.5 % en el grupo de ciudades de entre 500 000 y un millón de habitantes).

Figura 1. Peso demográfico de las ciudades intermedias a nivel mundial por regiones

Ciudades intermedias - caracterización de la población



Población	Número de ciudades				
	África	Asia	Europa	América Latina y el Caribe	América del Norte
>10 millones	10	180	10	40	50
5-10 millones	25	280	10	80	50
1-5 millones	110	450	90	115	90
500 000-1 millón	50	200	80	40	40
<500 000	250	950	360	220	90

Fuente: elaboración propia a partir de información de Undesa (2012).

La ciudad de Morelia desde el contexto regional y estatal

En el contexto nacional, se considera la existencia de un Sistema Urbano Nacional (SUN) conformado por 401 ciudades distribuidas en tres categorías: 74 zonas metropolitanas, 132 conurbaciones y 195 centros urbanos mayores de 15 000 habitantes que no son conurbación ni zona metropolitana (Semarnat, 2020). Como se observa, la política gubernamental no considera la categoría de ciudades intermedias, por lo que se vuelven aún más relevantes las investigaciones sobre este tipo de ciudades.

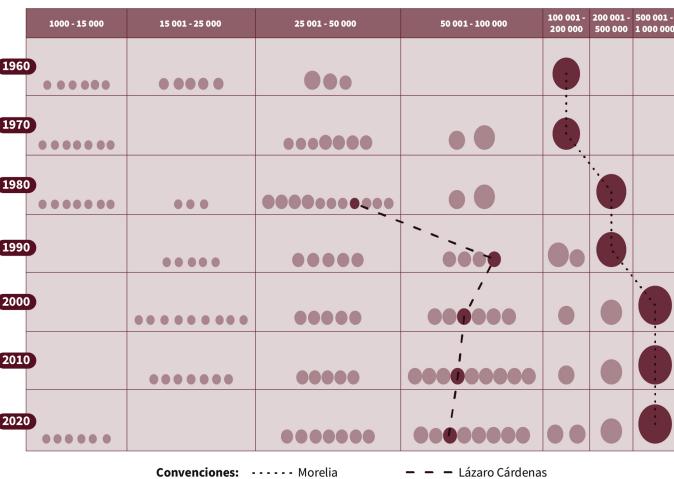
En el contexto estatal, Morelia, además de ser la capital del estado de Michoacán, es su ciudad principal. En 2020 concentró el 18 % del total de la población del estado (Inegi, 2020) y cerca del 80 % de los habitantes de la zona metropolitana, la cual incluye los municipios de Álvaro Obregón, Tarímbaro y Charo; la población total de esta área en el mismo año fue de 1 011 704 habitantes (Inegi, 2020). Esto acentúa la predominancia de Morelia como ciudad central del área metropolitana y su condición de ciudad intermedia en términos regionales.

Una evidencia de ello es la dinámica poblacional de la ciudad, que siempre ha sido de incremento; su mayor crecimiento fue durante el periodo de 1971 a 1990, cuando presentó una tasa del 3.7 % de incremento poblacional anual, cifra superior inclusive a otras ciudades de mayor tamaño en México (Ávila, 1998). En términos urbanos, la ciudad se ha caracterizado por seguir un patrón de expansión urbana disperso que ha propiciado, entre otros aspectos, la urbanización de terrenos no aptos para el desarrollo urbano, así como de áreas de interés ambiental o de uso agrícola (Hernández y Veyra, 2010).

Como muestra de lo anterior se puede tomar la disminución de la densidad bruta, que para el 2000 era de 66 habitantes/ha. En 2010 disminuyó a 63 habitantes/ha y en 2020 a 60 habitantes/ha. En el año 2000, la superficie del área urbana representó 12 544 ha y una población de 647 878 habitantes. En 2020 el área urbana era de 14 092 ha y la población de 849 053 personas (Instituto Municipal de Planeación, 2022).

Es importante señalar que, al menos para el caso de México, el indicador demográfico resulta relevante porque permite explicar la concentración de la inversión pública y privada, lo cual propicia una sinergia en la que el proceso de urbanización, la concentración demográfica y las actividades económicas han adquirido mayor relevancia. Tal es el caso de Morelia, que en 2020 concentraba el 18 % del total de la población estatal, mientras que la segunda ciudad en importancia solo concentraba al 7.5 % de los michoacanos (figura 2).

Figura 2. Clasificación de las principales ciudades de Michoacán según su población



Fuente: elaboración propia a partir de Inegi (2020).

Morelia también está caracterizada como un asentamiento con escala más humana y aprehensible⁵, lo que ayuda a los ciudadanos a identificarse más con su ciudad. Además, en este apartado se mencionan edificios puntuales de gran interés histórico y artístico a nivel internacional. Gracias a su patrimonio arquitectónico, el Centro Histórico de Morelia ha sido distinguido por la Unesco como Patrimonio Cultural de la Humanidad desde 1991.

Dimensión interescalares de Morelia

Como se indicó antes, pensar en ciudades intermedias conlleva centrar la atención en el potencial y la importancia de su capacidad de relación dentro del sistema urbano, es decir, la función que desempeña de intermediación en su entorno, específicamente respecto de los flujos y relaciones que se establecen hacia el exterior (Bellot y Llop, 2004b). En este marco, y con base en lo que se ha escrito sobre el puerto Lázaro Cárdenas, se considera que modifica significativamente la estructura territorial de Michoacán y con esto el papel de la ciudad de Morelia, al menos desde tres escenarios distintos.

5 En lo que respecta a una dimensión física específica de la ciudad, esta permite que los individuos accedan a pie a los servicios y equipamientos principales, así como les facilita trasladarse con relativa comodidad a cualquier punto del espacio urbano

Escenario uno: ciudad principal estatal

La condición de Morelia como capital, y por ende sede de los poderes gubernamentales del estado de Michoacán, le confiere no solo la mayor jerarquía de orden administrativo, sino que, al concentrar los equipamientos y servicios de mayor nivel en el territorio, la convierte en un nodo articulador de la relación entre la gran mayoría de las ciudades michoacanas y las demás ciudades de la región, como Guadalajara, Ciudad de México, Guanajuato, entre otras.

Sin embargo, hay que señalar que la jerarquía político-administrativa no resulta suficiente para ejercer influencia sobre las localidades que geográficamente se encuentran más cerca, pero son de mayor jerarquía. Así, las localidades ubicadas al oriente se vinculan más con la dinámica de Toluca y el estado de México; las localidades del Bajío michoacano se asocian a la dinámica de Guadalajara (estado de Jalisco) y Guanajuato, León, Irapuato y Celaya (estado de Guanajuato) (figura 3).

Figura 3. Vinculación de la población del estado de Michoacán según la influencia político-administrativa



Fuente: elaboración propia.

Escenario dos: ciudad intermedia regional

La organización territorial y económica de México se basó en la infraestructura ferroviaria hasta mediados del siglo xx, cuando se privilegió la infraestructura carretera; en gran medida, la construcción del sistema de enlaces carreteros incentivó y consolidó la jerarquía del sistema de ciudades. En este contexto, la autopista conocida como red de carreteras de occidente, que une la zona metropolitana de la Ciudad de México con el área metropolitana de Guadalajara (Carretera Federal 15), se convirtió en el principal eje de la dinámica socioeconómica de la región occidental del país.

Por lo expuesto, una primera consideración ineludible para lograr una aproximación a la multiescalaridad de la ciudad de Morelia implica señalar que su localización geográfica le confiere una ubicación equidistante a dos de las principales zonas metropolitanas del país: la de Ciudad de México (cdmx)⁶ y la de Guadalajara (figura 4). De hecho, en el ámbito nacional dicha cercanía con las metrópolis señaladas ha resultado desfavorable para la captación de inversiones gubernamentales y privadas. El Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO) considera que las ciudades de Guadalajara y cdmx son la cuarta y quinta más competitivas del país, mientras que Morelia se clasifica como la número 36, con una competitividad “media-baja”, incluso por debajo de otras ciudades de la región como Aguascalientes, León y Toluca (IMCO, 2023).

Bajo esta perspectiva, al menos hasta hace veinte años, los esfuerzos por impulsar el desarrollo de la entidad de Michoacán se hicieron en términos de buscar una mayor integración a este corredor carretero Ciudad de México-Guadalajara. Así lo consigna el Plan Estatal de Desarrollo Michoacán 2003-2008:

El crecimiento industrial deberá beneficiarse de las ventajas de localización y comunicación que ofrece la autopista Guadalajara-Toluca-Distrito Federal, como eje de flujos entre las zonas metropolitanas de la ciudad región del centro y la Zona Metropolitana de Guadalajara. Para ello, se estimulará a los núcleos industriales que decidan invertir en los puntos con mayores ventajas de localización, dando prioridad a los que cuenten con infraestructura avanzada y sean capaces de integrar industria limpia de alta tecnología.

Si exceptuamos a Lázaro Cárdenas y a Apatzingán, las demás ciudades importantes del sistema urbano se localizan al norte del estado, sobre todo al norponiente y al centro-norte, estructurando las microrregiones integradas al eje de relaciones socioeconómicas y flujos materiales intensos entre Guadalajara, Morelia, Toluca y el Distrito Federal, en el que se inserta esta parte de Michoacán. (Gobierno del Estado de Michoacán, 2003)

6 Hasta el año 2016 se denominaba Distrito Federal, por ser la sede de los poderes Ejecutivo, Judicial y Legislativo.

Hay que señalar que, a pesar de los esfuerzos realizados, el impacto de la integración a la dinámica que representa este eje carretero se puede considerar limitada, toda vez que el funcionamiento de la autopista de occidente reproduce un efecto “túnel” sobre el territorio que atraviesa. En este sentido, la integración se limitó inicialmente a un solo entronque carretero para cubrir la distancia de 15 kilómetros que separan a Morelia de la autopista. Hace poco más de 10 años se construyó un segundo entronque con la autopista, a 13 kilómetros al oriente del principal, y hace unos 5 años, otro a 50 kilómetros al occidente del entronque principal.

Aun en el caso de que los enlaces carreteros logren su propósito de integración, es esperable que esto, lejos de fortalecer el papel funcional de la ciudad de Morelia, debilite su rol de integración entre las localidades estatales de menor jerarquía con aquellas del contexto regional de mayor dinámica.

Escenario tres: integración potenciando la cercanía con el puerto Lázaro Cárdenas

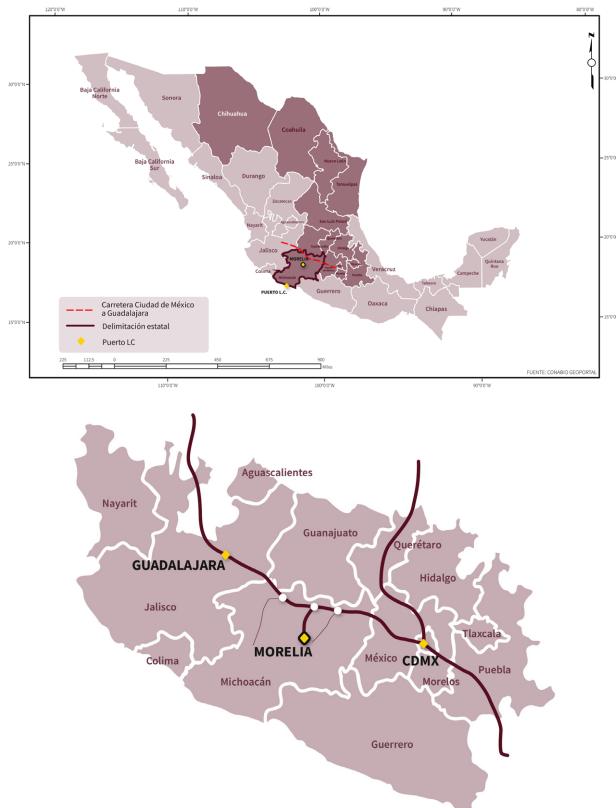
Los dos escenarios descritos anteriormente no resultan excluyentes, sino incluso complementarios, pero se han visto modificados significativamente con el desarrollo de la actividad portuaria en la ciudad de Lázaro Cárdenas, ubicada a 320 kilómetros al sur de Morelia, sobre la costa michoacana del océano Pacífico. Si bien es cierto que se ha propiciado un incremento poblacional en esta localidad, aun así no se logra ubicar como una de las principales ciudades en términos demográficos (figura 2).

La relevancia adquirida por el puerto de Lázaro Cárdenas se contextualiza en el comercio mundial, a partir de la saturación del puerto de Long Beach en California (Estados Unidos), debido a que superó su capacidad instalada cuando China ingresó a la Organización Mundial del Comercio en 2001. En este contexto, el puerto michoacano se posiciona como un complemento estratégico debido a tres características fundamentales:

- Ubicación sobre el océano Pacífico.
- Lázaro Cárdenas es el único puerto mexicano en la costa del Pacífico con un canal de acceso de 18 metros de profundidad y dársenas de 16.5 metros, características que lo destacan al ser el único puerto nacional protegido capaz de recibir embarcaciones de hasta 165 000 toneladas y de la clase *postpanamax*. Además, cuenta con amplias zonas de almacenamiento, áreas de navegación, muelles especializados y varias terminales distribuidas en una extensión de 3834.03 ha (Gobierno de México, s. f.).

- Dispone de un enlace ferroviario entre Lázaro Cárdenas y la ciudad de Chicago, que lo pone a tan solo 3900 kilómetros de distancia⁷ y permite una rápida vinculación de los productos provenientes de Asia con la costa este de los Estados Unidos en un tiempo promedio de 72 horas.

Figura 4. Localización de Morelia en el contexto nacional



Fuente: elaboración propia.

⁷ Esta es prácticamente la misma distancia en red ferroviaria desde Chicago al puerto de Long Beach (3750 kilómetros). Aun cuando pudiera parecer contradictorio, gran parte del potencial del puerto marítimo se encuentra en tierra, específicamente en la Infraestructura ferroviaria y carretera.

El puerto de Lázaro Cárdenas gestionó, en 2017, poco más de un millón de TEU⁸, ubicándose como el segundo puerto con más actividad del país (Cepal, 2018). En este escenario, la zona de influencia comercial de Lázaro Cárdenas abarca alrededor de 15 entidades a nivel nacional, con una población que supera los 70 millones de habitantes. A nivel internacional, se extiende al mercado de 125 millones de habitantes en los estados de la costa este de los Estados Unidos, gracias a la infraestructura ferroviaria instalada. Lázaro Cárdenas se consolida como el segundo eslabón clave en el comercio entre los países de la región Asia-Pacífico y Norteamérica, gracias a su conexión con la red intermodal Kansas City Southern.

Cabe señalar que esta red intermodal tiene desde 2023 extensión de Kansas City hasta Winnipeg y Calgary en Canadá, con lo cual se consolida la ferroviaria más grande de Norteamérica (denominada Canadian Pacific Kansas City Limited [CPKC])⁹, principalmente porque se crea una sola línea que conectará a México, el Medio Oeste y el este de Estados Unidos y Canadá, lo que puede generar ingresos anuales aproximados de 8700 millones de dólares (Luna, 2021). Keith Creel, presidente y director general de Canadian Pacific Railway, enfatizó que esta unión desbloquearía todo el potencial de sus redes. Subrayó que la fusión de extremo a extremo creaba la primera red ferroviaria que abarcaba Estados Unidos, México y Canadá, con nuevas ofertas de una sola línea que ampliaban drásticamente el alcance de mercado, proporcionaban nuevas opciones de transporte competitivas y respaldaban el crecimiento económico en América del Norte (Luna, 2021).

Esta unión ferroviaria, aparte de generar servicios de transporte de línea única, ha creado sinergias interesantes y rutas incrementadas para mejorar la competencia de los tres países, al mismo tiempo que impulsa el crecimiento económico de América del Norte, tal como lo planteaba Benjamín Alemán Castilla, socio fundador de la consultora Alttrac, quien avizoraba que esta transacción generaría economías de escala (T21, 2021); además puede representar una nueva oportunidad de movimiento de carga, así como nuevos usuarios y “hace[r] más atractivo” al ferrocarril, al complementar la oferta en el mercado ferroviario para mover carga entre la parte central de Estados Unidos y Canadá hacia México y viceversa. Esta nueva unión se desarrolla en una coyuntura trascendente, toda vez que el T-MEC suscrito entre los tres países otorga mayor importancia a la integración de la cadena de suministros del continente americano¹⁰.

8 La Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies de largo (6,1 m).

9 Con la fusión de ambas empresas, la línea pasó a unir el puerto de Lázaro Cárdenas en Michoacán con Vancouver, Canadá, una conexión que puede ampliar el potencial de mercado. Se espera que la unión traiga beneficios para México, al poder alcanzar 38 millones de consumidores en Canadá, así como los mercados de Chicago y Detroit.

10 El Tratado Comercial entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), entró en vigor el 1.^º de julio 2020 y sustituyó el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), vigente durante 26 años.

Las condiciones urbanas, económicas y de calidad de vida de la ciudad de Lázaro Cárdenas contrastan significativamente con la importancia comercial del puerto. Esta situación evidencia no solo la ausencia de la vinculación que permita aprovechar el potencial comercial representado, sino también características propias de un enclave internacional (siderúrgica y puerto). Las desigualdades manifiestas a nivel local son resultado de los vínculos productivos y comerciales originados fuera de la localidad, como parte de la estrategia de integración al mercado mundial.

En contraste, la dinámica del puerto en el contexto nacional permite señalar su amplio *hinterland* nacional¹¹, que comprende 15 estados de México donde se concentra el 33 % de la población total del país, además de aportar el 42 % del producto interno bruto de México y el 49 % de la industria manufacturera en el ámbito nacional (figura 5).

Figura 5. Área de influencia del puerto Lázaro Cárdenas en México, con el corredor comercial sobre el que se ubica la localidad de Morelia



Fuente: elaboración propia.

¹¹ En lo referente al *hinterland*, su área de influencia interna se circunscribe, a través de los ejes intermodales ferroviario y carretero, a las entidades de Michoacán, Jalisco, San Luis Potosí, Morelos, Puebla, Veracruz, Estado de México, Ciudad de México, Guerrero, Guanajuato, Nuevo León y Tamaulipas, principalmente (Coordinación general de puertos y marina mercante, 2016-2019; Gobierno de México, s. f.).

Bajo la consideración de que las relaciones de vinculación e integración tienen una manifestación concreta en la dinámica económica, y de que esta a su vez influye en los usos del suelo, se puede concluir que los enlaces carreteros descritos en el escenario de intermediación regional no han propiciado la conformación de corredores comerciales o industriales de carácter regional.

En cambio, es notorio que en el escenario de integración ferroviaria la dinámica comercial global que ha detonado el puerto de Lázaro Cárdenas ha propiciado un corredor industrial sobre el trazo ferroviario hasta Nuevo Laredo, en la frontera norte de México, sin embargo, ninguna empresa se ubica en territorio michoacano (figura 6).

Figura 6. Localización de industrias asiáticas en territorio mexicano

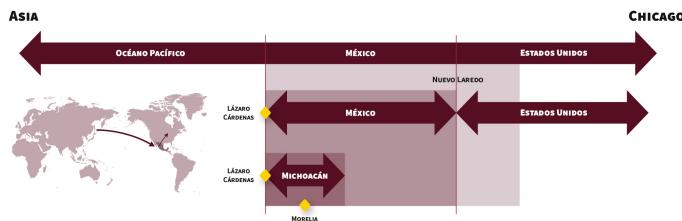


Fuente: elaboración propia.

El enfoque mediado por el territorio posibilitó referirse no solamente a los elementos comunes y transversales de las ciudades intermedias, tales como las funciones de intermediación, la institucionalidad local-territorial y la fuerte relación que mantienen con sus *hinterlands*, la multiescalaridad, entre otros aspectos, sino también destacar la inmensa diversidad que existe en el sistema de ciudades.

La intensificación de este modelo de distribución territorial no solo representa un desafío en términos de construcción de infraestructura para garantizar cobertura y disponibilidad de servicios en las localidades y áreas urbanas, sino que también promoverá una reorganización o redistribución funcional del territorio (figura 7).

Figura 7. Esquema de contextos de integración y vinculación funcional de Morelia a partir del proceso de globalización comercial del puerto Lázaro Cárdenas (Michoacán)



Fuente: elaboración propia.

Discusión

Morelia es la capital del estado de Michoacán en México; concentra una parte significativa de la población estatal, así como la mayoría de los habitantes de la zona metropolitana. Aunque no es una metrópolis de escala global, las oportunidades que ofrece su configuración para la planificación resultan mucho más propicias para capitalizar las condiciones locales; además, cuenta con una economía diversificada y un importante patrimonio cultural. Su actividad económica abarca sectores como el turismo, la educación, la industria manufacturera y los servicios, lo que contribuye a su relevancia como centro económico regional. Como capital estatal, también alberga las principales instituciones gubernamentales y administrativas de Michoacán. Esto le confiere un papel clave en la prestación de servicios públicos, la toma de decisiones políticas y la coordinación de actividades administrativas a nivel regional.

Así mismo, Morelia actúa como un punto de conexión entre diferentes regiones del estado de Michoacán y otras áreas del país. Su ubicación estratégica en la red de carreteras y su acceso a importantes corredores de transporte la convierten en un centro de intercambio económico y comercial.

A pesar de su importancia regional, Morelia enfrenta desafíos en términos de infraestructura y competitividad, especialmente frente a las condiciones de otras ciudades vecinas como Guadalajara y Ciudad de México. La proximidad geográfica a estas metrópolis no siempre ha sido beneficiosa para atraer inversiones. Ante esta realidad, es importante mencionar que las ciudades intermedias pueden apoyarse en sus estrechos vínculos con el territorio y en su mayor cohesión humana para reforzar su resiliencia a los choques externos, fortalecer su tejido social y la apropiación de los aspectos identitarios, y movilizar las capacidades locales. El grado de

cooperación, innovación y reactividad local que se puede alcanzar en estas ciudades no se encuentra a menudo en las grandes áreas metropolitanas.

Cabe señalar que en este panorama la dinámica comercial global también ha impactado significativamente a la región michoacana, especialmente con el desarrollo del puerto de Lázaro Cárdenas. Este puerto se ha convertido en un importante centro logístico y de comercio internacional, lo que ha generado un corredor industrial que se extiende hasta la frontera norte de México. Sin embargo, la influencia económica de este desarrollo no se ha traducido completamente en beneficios para Morelia. Es decir, a pesar de que el ferrocarril sirve como medio de transporte comercial que enlaza a larga distancia con el puerto y la localidad de Lázaro Cárdenas, ambas ciudades funcionan de manera independiente, lo que ha generado una serie de conflictos espaciales y sociales.

Aunque la ciudad cuenta con destacados recursos naturales, infraestructura y capital humano, su capacidad para capitalizar plenamente estas ventajas y competir en el mercado global sigue siendo un desafío. Es necesario implementar estrategias de desarrollo económico y fortalecer la infraestructura y las instituciones locales para mejorar la competitividad de Morelia y aprovechar su potencial como ciudad intermedia en la región y el país. Dicho en otras palabras, las condiciones geográficas brindan a las ciudades intermedias la capacidad de conectarse con otros territorios, diversificar sus economías y fomentar emprendimientos conjuntos.

Conclusiones

A medida que se aproxima el año 2030, plazo para el cumplimiento de la Agenda 2030, las ciudades a nivel mundial se enfrentan a desafíos significativos. Con una población en constante crecimiento, las ciudades intermedias están fuertemente condicionadas por la necesidad de proporcionar entornos sostenibles.

Para muchas de las economías del Sur global¹², sus ciudades intermedias constituyen un activo crucial para lograr las metas fijadas por los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ods), al reducir presión a las metrópolis y evitar la desertización sociofuncional del medio rural.

La Nueva Agenda Urbana ratificada en la Conferencia sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible Hábitat III reconoce en su artículo 95 la necesidad de reforzar el papel de estas ciudades y poner en valor su contribución en el reequili-

¹² Retomamos la definición de Sur global de Iglesias (2016), quien lo relaciona con el conjunto de economías emergentes, de medio-bajos y bajos ingresos de América Latina, África, Oriente Medio y Asia, pero también a mercados emergentes de regiones del norte geográfico como Eurasia o Europa del Este. A nivel geopolítico, el Sur global concentra la mayor parte de los procesos en torno a los objetivos ambientales, sociales, económicos e institucionales de la Agenda 2030.

brio territorial. Sin embargo, a pesar de su importancia y presencia en cada región del planeta, las ciudades intermedias todavía son percibidas por muchos como eslabones débiles en sus respectivos sistemas urbanos nacionales (cglu, 2016; Llop y Bellet, 2000, 2003; Llop y Usón, 2014; Satterthwaite, 2006)

Es fundamental comprender que las ciudades intermedias, definidas más por su relación con el medio ambiente circundante y por el concepto de intermediación en el proceso de generar desarrollo (ONU - Secretaría de Hábitat III, 2017), desempeñan un papel crucial en la descentralización. Esta transferencia de responsabilidades y funciones desde el Gobierno central a niveles intermedios y locales abarca tres dimensiones: política, fiscal y administrativa.

En países desarrollados con una larga historia de descentralización, las estructuras legales e institucionales que regulan las responsabilidades y recursos de los Gobiernos locales suelen ser claras y definidas, y de esa manera fomentan la eficiencia y transparencia. Sin embargo, en países en desarrollo este marco legal e institucional suele ser ambiguo e incompleto, lo que dificulta la gestión local.

Derivado de lo anterior, es prioritario disponer de un entorno legal e institucional más adaptado y favorable para las ciudades intermedias, que defina claramente las responsabilidades y facilite la cooperación intermunicipal. Además, se debe garantizar la participación activa y autónoma de la sociedad civil —consultas y deliberaciones públicas, cooperación con grupos sociales organizados, institucionalización de los contactos entre ciudadanía y funcionarios, transparencia en la gestión de los presupuestos y en la toma de decisiones, y aceptación de iniciativas populares—, la cual contribuye a consolidar una gobernanza más efectiva. Por último, es necesario consolidar una financiación adecuada y autónoma para generar ingresos y acceder a diferentes fuentes de recursos.

Los desafíos ambientales también exigen que las ciudades intermedias se movilicen, pues tan solo por ser el grupo de ciudades más numeroso actualmente desempeñarán un papel importante en la transición hacia economías bajas en carbono.

En conclusión, liberar el potencial de las ciudades intermedias requiere un enfoque integral y equilibrado que fortalezca su capacidad de planificación, gestión y financiación. Es tiempo de que se reconozca su contribución en la red mundial y se fortalezca la cooperación internacional, a fin de aumentar la inversión que les permita a estas ciudades alcanzar un desarrollo endógeno sostenible.

La velocidad y amplitud de los cambios que experimentan las sociedades en este siglo ofrecen múltiples oportunidades. Las ciudades intermedias podrían, sin duda, beneficiarse de estos cambios, pero para ello necesitan prepararse adecuadamente mediante el fortalecimiento de su gobernanza.

Referencias

- Aguilar, A. G., Graizbord, B. y Sánchez, Á. (1996). *Las ciudades intermedias y el desarrollo regional en México*. Conaculta, UNAM y El Colegio de México.
- Ávila, P. (1998). Nuevas tendencias de urbanización y problemática urbana en una ciudad media: el caso de Morelia. En V. Muro (coord.), *Ciudades provincianas de México: crísoles de cambio* (pp. 283-296). El Colegio de Michoacán.
- Bellet, C. y Llop, J. M. (2003). *Ciudades intermedias: perfiles y pautas*. [Segunda fase del programa UIA-Cimes]. Ajuntament de Lleida.
- Bellet, C. y Llop, J. M. (2004a). Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales. *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 36(141-142), 569-581. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75486>
- Bellet, C. y Llop, J. M. (2004b). Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 8(165). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-165.htm>
- Bolay, J. C., Rabinovich, A., Cabannes, Y. y Carrión, A. (2003). *Intermediación urbana: ciudades de América Latina en su entorno*. ONU - PGU América Latina. <https://infoscience.epfl.ch/record/231058>
- Castro, L. J. (1995). El programa de 100 ciudades; estrategia de desarrollo urbano. En C. Bustamente (coord.), *Evaluación actual y propuesta para el desarrollo urbano de México* (pp. 65-74). UNAM - Instituto de Investigaciones Económicas.
- Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (cglu). (2015). *Documento Marco de cglu para Ciudades Intermedias: planificación y gestión del desarrollo urbano sostenible de las ciudades intermedias* (J. M. Llop y S. Hoeflich, coords.). cglu y Universidad de Lleida. https://www.uclg.org/sites/default/files/cglu_documento_marco_ci_0.pdf
- Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (cglu). (2016). *Co-creating the urban future: The Agenda of metropolis, cities and territories*. [Fourth Global Report on

Decentralization and Local Democracy (GOLD IV)]. https://www.uclg.org/sites/default/files/gold_iv_executive_sumary.pdf

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). (2018, junio).

Evolución del movimiento portuario por Teus 2000 2017 [Perfil Marítimo y Logístico de América Latina y El Caribe].

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (2016-2019). Boletín Informativo Lázaro Cárdenas. <https://issuu.com/puertolazarocardenas>

Dematteis, G. (1991). Sistemi locali nucleari e sistemi a rete: un contributo geografico all'interpretazione delle dinamiche urbane. En C. S. Bertuglia y A. La Bella (eds.), *I sistemi urbani. Volume I: Le teorie, il sistema e le reti* (pp. 417-441). Franco Angeli.

Fondo de Población de la Naciones Unidas (UNFPA). (2007). *Estado de la población mundial 2007.* https://www.unfpa.org/sites/default/files/pub-pdf/swp2007_spa.pdf

Gault, M. (1989). *Villas intermédiaires pour l'Europe?* Syros Alternatives.

Gobierno del Estado de Michoacán. (2003). Plan Estatal de Desarrollo Michoacán 2003-2008.

Gobierno de México. (s. f.). Acerca del puerto Lázaro Cárdenas. <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/sup-acerca-del-puerto/59-acerca-del-puerto/38-acerca-del-puerto.html>

Hardoy, J. E. y Satterthwaite, D. (1986). *Small and intermediate urban centers: Their role in regional and development in the third World.* International Institute for Environment and Development. <https://doi.org/10.4324/9780429306112>

Hernández, J. y Vieyra, A. (2010). Riesgo por inundaciones en asentamientos precarios del periurbano: Morelia, una ciudad Mexicana. ¿El desastre nace o se hace? *Revista de Geografía Norte Grande*, 47, 45-62. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022010000300003

Iglesias, B. (2016). Las ciudades intermedias en la integración territorial del Sur Global. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 114, 109-132.

Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO). (2022). Índice de Competitividad Estatal 2023. <https://imco.org.mx/indice-de-competitividad-estatal-2023/>

Instituto Municipal de Planeación. (2022). Programa Municipal de Desarrollo Urbano 2022-2041. <https://implanmorelia.org/pmdu/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi). (2020). Censo de Población y Vivienda. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>

Llop, J. M. y Bellet, C. (eds.). (2000). *Ciudades Intermedias: urbanización y sostenibilidad*. Editorial Milenio.

Llop, J. M. y Usón, E. (eds.). (2014). *Ciudades y territorio: intermediación y desarrollo*. Editorial Milenio.

Luna, T. de. (2021, 15 de diciembre). Nace la ferroviaria más grande de Norteamérica. *Milenio*. <https://www.milenio.com/negocios/nace-la-ferroviria-mas-grande-en-norteamerica>

ONU Hábitat. (2020). Reporte anual 2020. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/onu-habitat-reporte-anual-2020>

ONU Hábitat. (2017, 20 de junio). *Tendencias del desarrollo urbano de México*. https://onuhabitat.org.mx/index.php/tendencias-del-desarrollo-urbano-en-mexico?fb_comment_id=1370236266363167_1657227314330726

ONU - Secretaría de Hábitat III. (2017). *The right to the city and cities for all* (Policy Paper 1). <https://habitat3.org/wp-content/uploads/Habitat%20III%20Policy%20Paper%201.pdf>

Rodrigue, J.-P. (2007). *Gateways, corridors and global freight distribution: The Pacific and the North American maritime/land interface*. Report prepared for Canada's Asia-Pacific Gateway and Corridor Research Consortium. <https://studylib.net/doc/14176168/2.2.-gateways--corridors-and-global-freight-distribution>

- Satterthwaite, D. (2006).** *Outside the large cities: The demographic importance of small urban centres and large villages in Africa, Asia and Latin America.* Human Settlements Discussion Paper - Urban Change, 3.
- Satterthwaite, D. y Tacoli, C. (2003, julio).** *The urban part of rural development: the role of small and intermediate urban centers in rural and regional development and poverty reduction.* Rural-urban Interactions and Livelihoods Working Paper 9. <https://pubs.iied.org/g00124>
- Semarnat. (2020).** Sistema urbano nacional. https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgeia/compendio_2020/dgeiawf.semarnat.gob.mx_8080/approot/dgeia_mce/html/RECUADROS_INT_GLOS/D1_SISTEMA.URBANO/D1_R_SISCD500_01.htm
- T21. (2021, 23 de marzo).** Fusión entre Canadian Pacific y kcs se observa positiva para la industria. <http://t21.com.mx/ferroviario/2021/03/23/fusion-entre-canadian-pacific-kcs-se-observa-positiva-industria>
- Undesa (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas). (2012).** *World Urbanization Prospects: The 2011 Revision.* https://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/urbanization/WUP2011_Report.pdf