

El Tren Interurbano México-Toluca, un proyecto que atenta en contra del medio ambiente y los derechos humanos en La Marquesa, México

The Intercity train México-Toluca, a project that attends against
environment and human rights in La Marquesa, México

Marta García Galván¹

Resumen

El Tren Interurbano México-Toluca (TIMT) es un proyecto que conectará el Valle de Toluca y la Zona Poniente de la Ciudad de México mediante un sistema de transporte moderno, considerado primero en su género en Latinoamérica, que pretende igualar el nivel de transporte de pasajeros al de ciudades como Nueva York, Chicago, Madrid, Londres, Ámsterdam y otras grandes ciudades interconectadas por vía ferroviaria. Sin embargo, para su construcción ha devastado Áreas Naturales Protegidas como El Parque Nacional Insurgente Miguel Hidalgo y Costilla conocido popularmente como La Marquesa, considerado éste el único pulmón verde que queda entre el Distrito Federal y Toluca en el centro de México. Dicha obra ha ocasionado daños irreversibles en materia ambiental, económica, social y política que ha traído consigo manifestaciones y descontentos de los pobladores con el gobierno encabezado por el Presidente Enrique Peña Nieto, quien lejos de dialogar y solucionar sus problemas ha enviado a la fuerza pública para custodiar el tramo de construcción en esta zona tratando de intimidar a la población y en vez de generar desarrollo para sus comunidades, ha traído consigo el incremento de la pobreza y marginación para las generaciones presentes y futuras de la región, ya que es una zona que se dedica principalmente al turismo y al comercio. Estas dos actividades se han visto mermadas por la construcción de dicha obra y por la presencia de elementos de la fuerza pública. Por ello, en este artículo se pretende evidenciar el daño ocasionado a las estructuras ambientales, económicas, sociales y políticas de la gente de La Marquesa por la construcción del TIMT, para lo cual, se recopiló información relevante a través de entrevistas con informantes clave mediante el método etnográfico desde una perspectiva de la geografía humana y poder hacer un análisis del impacto que tienen los megaproyectos sobre el medio ambiente y los pueblos originarios.

Palabras clave: Tren Interurbano México-Toluca, proyecto, devastador, La Marquesa, México.

Abstract

The Intercity train México-Toluca (TIMT) is a project that will connect the Toluca Valley and the West zone of Mexico City through a modern transport system, considered first in its kind in Latin America, which aims to match the level of transport of Passengers to cities such as new York, Chicago, Madrid, London, Amsterdam and other large cities interconnected by rail. However, for its construction has devastated natural protected areas such as the National Park Insurgente Miguel Hidalgo and Rib known popularly as the Marquise, considered this the only green lung remaining between the Federal district and Toluca in central Mexico. This work causes irreversible damages in environmental, economic, social and political

¹ Posdoctorante, Instituto de Ciencias Agropecuarias y Rurales de la Universidad Autónoma del Estado de México. Email: margalvan@yahoo.com.mx

matters that has brought with it manifestations and discontent of the settlers with the government headed by the President Enrique Peña Nieto, who far from dialogue and solving Their problems have sent to the public force to guard the stretch of construction in this area trying to intimidate the population and instead of generating development for their communities has brought with them the increase of the poverty and marginalization for the generations present and future of the region, since it is an area that is dedicated mainly to tourism and trade, but these two activities have been eroded by the construction of this work and by the presence of elements of the public force. Therefore, this article is intended to demonstrate the damage caused to the environmental, economic, social and political structures of the people of the Marchioness for the construction of the TIMT, for which, it was compiled relevant information through interviews with key informants through the ethnographic method from a perspective of human geography and to make an analysis of the impact of megaprojects on the environment and indigenous peoples.

Keywords: Interurban Train Mexico -Toluca, project, devastating, La Marquesa, Mexico.

Introducción

El proyecto denominado “Construcción y Operación del Tren Interurbano Toluca-Valle de México” se encuentra alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, donde uno de sus objetivos, según el gobierno mexicano, fue contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica, mediante la estrategia de modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia. Dicha obra obedece a que en el Estado de México como en el Distrito Federal, la población de las Zonas Metropolitanas² ha crecido de manera importante los últimos años. Debido a esto, el número de traslados en esas zonas se han incrementado sin que el sistema de transporte público y la infraestructura se adapte a la par de su crecimiento.

Cabe señalar que la construcción del TIMT está situada en el centro del país, donde existe un alto crecimiento poblacional que demanda mayor movilidad de transporte, pero que al mismo tiempo, se vuelve más compleja la estructura social y la relación del hombre con su medio ambiente, ya que estamos hablando de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2010) de una de las zonas más pobladas del mundo y de México porque la población en el Distrito Federal asciende a 8.851.080 habitantes, siendo las delegaciones más pobladas Iztapalapa con 1.815.786 habitantes (20,51%), Gustavo A. Madero con 1.185.772 (13,40%) y Álvaro Obregón 727.034 (8,21%). Mientras que la Zona Metropolitana del Valle de Toluca (ZMVT), cuenta con una población de 2.172.035 habitantes distribuidos en 22 municipios que la conforman, siendo los municipios con mayor población: Toluca con 819.561 habitantes (37,73%), Metepec 214.162 (9,86%), San Miguel Zinacantepec 167.759 (7,72%), Villa de Almoloya de Juárez 147.653 (6,80%), Lerma de Villada 134.799 (6,21%) y Temoaya 90.010 (4,14%).

² El concepto de Zona Metropolitana fue desarrollado en Estados Unidos a partir de 1920 y en México este proceso inició en la década de los cuarenta y, hasta ahora se ha mostrado como el elemento de mayor jerarquía en el sistema urbano, siendo el espacio físico donde se genera la mayor parte del Producto Interno Bruto del país. La metrópoli es la concentración urbana más importante de un territorio y se caracteriza por la diversidad y el elevado número de empleos que ofrece, por su protagonismo como núcleo donde se localiza el poder político, y lugar de abastecimiento para un conjunto de bienes o servicios de consumo menos frecuente. Se define como zona metropolitana al conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos predominantemente urbanos, con los que mantienen un alto grado de integración socioeconómica; en esta definición, se incluyen además a aquellos municipios que por sus características particulares son relevantes para la planeación y las políticas urbanas (SEDESOL, 2011).

Debido al crecimiento poblacional antes señalado, la zona centro de México es una de las áreas que más ha devastado el medio ambiente porque lo que antes eran recursos naturales ahora se han convertido en planchas de concreto y ciudades grises que sólo aspiran a un crecimiento económico de bienes y servicios a costa del daño medioambiental. Tal es el caso de la Ciudad de México que está asentada en lo que fue el hermoso lago de Texcoco, que estaba en lo que hoy es el centro de la ciudad de México y los municipios de Nezahualcóyolt y Ecatepec en el Estado de México, donde los aztecas decidieron fundar la ciudad de la Gran Tenochtitlán porque había mucha agua que les permitía tener un amplio desarrollo social, económico, político y ambiental; pero paradójicamente en la actualidad, la Ciudad de México no tiene agua para su sustento, por lo que tiene que llevarla del Sistema Cutzamala a altos costos económicos y sociopolíticos desde el Estado de México.

Lo anterior demuestra que a lo largo de la historia el hombre en México ha venido devastando los recursos naturales y con ello las estructuras sociopolíticas de las regiones. Por tal motivo, el propósito de este artículo es dar a conocer al mundo una más de las devastaciones medioambientales que se está haciendo en México obedeciendo a las estructuras y cánones de los países desarrollados que por siglos nos han devastado como Estado-Nación, ya que nuestros gobernantes aspiran a tener servicios de primer mundo aunque nuestra idiosincrasia sea de tercer mundo. Por lo que lamentablemente una de las únicas zonas naturales ubicada entre la Ciudad de México y el Valle de Toluca que quedaban sin explotar drásticamente por el hombre era La Marquesa, pero hoy en día ha sido trastocada por planchas de concreto al igual que la Ciudad de México, ya que la construcción del TIMT que pasa en esta zona ha cimentado dentro del bosque múltiples columnas de concreto que equivalen a 20 pisos de un edificio cada una y que a simple vista son una contaminación visual dentro del panorámico paisaje que se visualizaba en esta zona.

Por tal motivo, este artículo está estructurado en cinco apartados. En el primero, se describe la metodología que se utilizó para la realización de este trabajo, donde se señala el trabajo de gabinete y campo a través del método etnográfico desde una perspectiva de la Geografía Humana para estudiar la población desde sus estructuras ambientales, económicas, sociales, culturales y políticas en un contexto espacial. El trabajo de gabinete consistió en la revisión bibliográfica, hemerográfica y bases de datos electrónicos para obtener información relevante sobre el tema. En el trabajo de campo se optó por la estrategia metodológica de trabajar con grupos ya establecidos e identificados históricamente, por lo que se detectaron dos comunidades clave en la región de La Marquesa que son las más

activas en contra de la construcción del TIMT por los daños que ha ocasionado a sus derechos humanos, cultura y recursos naturales. Dichas comunidades son San Juan Coapanoaya y San Jerónimo Acazulco, del Municipio de Ocoyoacac, Estado de México donde se identificaron informantes clave a los que se les hizo una entrevista a principios del mes de agosto de 2018 para obtener información de primera mano *in situ*.

En el segundo apartado de discusión, se estudia a la Geografía Humana como perspectiva teórica de análisis en la construcción del TIMT para entender el impacto ambiental, social, económico y político de la construcción del TIMT en La Marquesa, ya que tiene por objetivo el estudio y análisis de las relaciones que se establecen entre el ser humano y el medio ambiente en el que vive y al cual transforma permanentemente, además se describe la importancia del Parque Nacional Insurgente Miguel Hidalgo y Costilla La Marquesa dentro del contexto nacional, regional y local y se señalan las características del Tren Interurbano México-Toluca.

En el tercer apartado de resultados, se mencionan los impactos ambientales, económicos, sociales y políticos ocasionados por la construcción del TIMT en La Marquesa, donde es evidente el daño ocasionado al medio ambiente y a las estructuras sociopolíticas de la región, a la economía y a los derechos humanos de los Comuneros de la Zona y de su representante legal.

El cuarto apartado hace referencia a las conclusiones, donde se menciona que el Tren Interurbano México Toluca tiene problemas de planeación desde su origen, ya que según la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para integrar el proyecto ha implicado un trabajo de 4 millones de horas de ingeniería, sin embargo las ciencias sociales y medioambientales no fueron consideradas para analizar las estructuras de la sociedad y los recursos naturales que han sido dañados y devastados de manera significativa, lo cual ha generado una serie de conflictos sociales. Además se señala que la represión del Estado en contra de los comuneros de La Marquesa y su representante legal no tiene sentido, ya que han buscado soluciones a través del diálogo y no han obtenido respuesta y el único delito por lo que son acusados es por defender sus derechos humanos, sus tierras, estructuras sociales y recursos naturales que por derecho innato y legal les corresponde.

Metodología

Para la realización de este artículo se hizo uso del trabajo de gabinete y de campo, entendido el primero como la revisión bibliográfica, hemerográfica y bases de datos electrónicos para obtener información relevante del tema.

El trabajo de campo se hizo mediante el método etnográfico desde la perspectiva de la geografía humana. De acuerdo con Malinowsky (1976), el método de la etnografía estudia a las culturas y sociedades para encontrar su lógica de estructura y funcionamiento. El método etnográfico se apoya en el trabajo de campo y registro *in situ* de roles, valores y normas a las que se hallan sujetas las comunidades para establecer relaciones con el ambiente y con otras estructuras sociales. Se divide en tres pasos: 1) trabajo de campo *in situ*; 2) identificación de sistemas sociales; y, 3) historias de vida. Es decir, de entrevista y fuentes de información de primera mano.

En este sentido se optó por la estrategia metodológica de trabajar con grupos ya establecidos e identificados históricamente (Cernea, 1995). Esta estrategia aplicada permitió la entrevista y el trabajo participativo de los actores de La Marquesa, debido a su existencia previa en los ejidos y a su misma estructura histórica e incluyente.

Ya que la perspectiva de la Geografía Humana estudia la población humana desde sus estructuras ambientales, económicas, sociales, culturales y políticas, en su contexto espacial histórico. En particular, busca el cómo y el porqué del desarrollo de determinadas estructuras y actividades humanas en un lugar particular. También abarca el modo en que la población se relaciona con la naturaleza. En sus niveles más simples, supone la descripción objetiva y la realización de mapas de las zonas donde, por ejemplo, se ubican industrias o ciudades; pero los intereses de la geografía humana son más complejos que los anteriores (EcuRed, 2019).

Por ello, de acuerdo a la anterior perspectiva se debe considerar el estudio, descripción y análisis de la relación entre los grupos humanos con el espacio físico en que viven. Por lo que Hägerstrand (1970), señala que deben tomarse en cuenta las características únicas de los lugares y las diferencias entre unos grupos sociales para tratar de entender la construcción colectiva de los espacios en los que vive la gente. En este sentido, Frémont (1976) y Tuan (1974), llamaron *espacio vivido* a la región o lugar donde la gente se hace de experiencias.

Por tal motivo se delimita el instrumento básico de trabajo y lo señala como “región”, el cual es el punto de partida para la acción planificadora del desarrollo, sin ella no se puede entender ninguna acción concreta que, según

se espera, tenga un resultado positivo (Barkin, 1972). Del diagnóstico pasa a la estrategia y de ella se desprende el plan regional, recalando fuertemente que éste siempre debe estar articulado con la nación, que es la que debe orientar la armonía, dirección o especialidad que debe tomar la región.

En consecuencia para la realización de este trabajo se identificaron dos comunidades clave en la región de La Marquesa que representan las estructuras sociales conformadas a través de la historia y que son las más activas en contra de la construcción del TIMT por los daños que ha ocasionado a sus derechos humanos, cultura y recursos naturales, dichas comunidades son San Juan Coapanoaya y San Jerónimo Acazulco, del Municipio de Ocoyoacac, Estado de México. En dichas localidades se identificaron como informantes clave a los líderes pertenecientes a grupos ejidales y otomíes ya establecidos a través de la historia y a su representante legal, quien tiene una trayectoria histórica en la defensa de los recursos naturales en el Estado de México, ya que es una persona que se preocupa por el cuidado del medio ambiente, los derechos humanos y el desarrollo de los pueblos, por lo que históricamente ha participado como asesor legal bajo la lucha no violenta en distintos grupos que han declarado su descontento por el abuso que se comete con sus derechos humanos y recursos naturales por parte del gobierno y la iniciativa privada como son:

1. La cancelación del proyecto para construir el Centro Internacional de Esquí en el Nevado de Toluca que pretendía ocupar tierras de campesinos que habitan a los alrededores para su construcción y obviamente la afectación de los recursos naturales de dicho volcán.
2. La suspensión de la Cuarta Etapa del Sistema Cutzamala, donde se pretendía el trasvase del río Temascaltepec para poder abastecer al Distrito Federal y la Zona Conurbada del servicio de agua potable en detrimento del ecosistema de la región de dicho Río y el incremento de la pobreza de sus habitantes que hacen uso del vital líquido. Motivo por el cual estuvo encarcelado tres meses el defensor legal.
3. El Movimiento Mazahua que surgió en 2003 cuando se inundaron alrededor de 300 hectáreas cultivadas a la ribera del río Malacatepec a causa de un error en el sistema Cutzamala, pero que evidenció las injusticias que se cometían en contra de los pobladores por parte del gobierno, ya que existe una distribución del agua injusta y excluyente, toda vez que el agua es llevada para el Distrito Federal y la Zona Conurbada, mientras que

los pobladores sufren de sed y falta del vital líquido para la producción agrícola y el desarrollo de sus pueblos.

4. La expropiación de 4 mil 40 hectáreas de 15 ejidos de Villa Victoria por parte de la Comisión Federal de Electricidad para la construcción de la Presa Villa Victoria que después de 68 años no han sido pagadas en su totalidad, por lo que los campesinos reclaman a la Secretaría de la Reforma Agraria y a la Comisión Federal de Electricidad el pago de indemnización.

5. Impacto socio-ambiental por la construcción del Tren Interurbano México-Toluca que dañó las estructuras ambientales, sociales, económicas y políticas de la región, La Marquesa.

En esta última lucha social y para fines de este trabajo, como ya se señaló anteriormente, se identificaron dos comunidades que fueron San Juan Coapanoaya y San Jerónimo Acazulco del Municipio de Ocoyoacac, Estado de México con informantes clave cada una. En San Juan Coapanoaya del Municipio de Ocoyoacac, Estado de México se identificaron como informantes clave a algunos representantes del Comisariado Ejidal y para el caso de San Jerónimo Acazulco, se eligieron a mujeres otomíes que están directamente vinculadas con la defensa de sus recursos naturales y sus tierras, ya que los representantes del Comisariado Ejidal de esta última comunidad fueron cooptados por el gobierno dejando de lado los intereses del pueblo, esta selección obedece también a la equidad de género, ya que en el núcleo ejidal existen pocas mujeres ejidatarias. Además estos líderes comunitarios se eligieron porque fueron detectados como representantes de estructuras conformadas a través de la historia que han estado estrechamente ligadas con sus recursos naturales en un espacio y tiempo como lo establece la geografía humana, por lo que se les realizó una entrevista a finales del mes de julio y principios del mes de agosto de 2018 para obtener información de primera mano

Algunas de las preguntas abiertas que se les hicieron fueron: ¿Dónde naciste?, ¿Desde cuándo vives en La Marquesa?, ¿Qué significa La Marquesa para ti?, ¿Qué daños políticos, económicos, sociales y ambientales ha ocasionado la Construcción del Tren Interurbano México-Toluca en tu región?, ¿Cómo es tu vida después de la construcción del Tren Interurbano México-Toluca y cómo será para las generaciones futuras de La Marquesa? Las respuestas a dichos cuestionamientos se verán reflejadas principalmente en el apartado de resultados.

La Geografía Humana como perspectiva de análisis en la construcción del TIMT

Entendemos por Geografía Humana a una de las ramas de la Geografía que tiene por objetivo el estudio y análisis de las relaciones que se establecen entre el ser humano y el medio ambiente en el que vive y al cual transforma permanentemente. La Geografía Humana es una de las menos conocidas en términos generales pero una de las más importantes para entender los fenómenos que ocurren en el planeta que vivimos y que muchas veces son consecuencia de la acción del hombre. Además, permite entender cuestiones que tienen que ver con el poblamiento del planeta, debido a que como ciencia se interesa por aspectos como la densidad de población, la utilización o desgaste de recursos naturales, el acceso a derechos como el agua y un medio ambiente sano, las transformaciones que una determinada población puede generar en su entorno. En este sentido, no es el mismo efecto que se genera a la naturaleza en un lugar muy densamente poblado que en otro semivacío.

La Geografía Humana, además, es importante ya que analiza fenómenos económicos como por ejemplo las actividades que el ser humano realiza en determinado espacio y cómo afecta al entorno, los cambios urbanos y el crecimiento de las ciudades frente a lo rural, la geografía cultural que tiene que ver con las prácticas y tradiciones de cada pueblo y su interacción con todo aquello que las rodea. En general, se orienta en la organización espacial de las acciones humanas y las relaciones entre las sociedades y el medio ambiente.

Se piensa que los geógrafos alemanes, franceses y británicos fueron pioneros en institucionalizar la Geografía Humana y reconocerla como algo diferente de la Geología y la Historia. Con el desarrollo del imperialismo, el colonialismo y la redefinición de los estados nacionales en el siglo XIX, los límites se encontraron más claros, y en 1870 se creó la primera cátedra de geografía humana bajo la dirección de Friedrich Ratzel. Se considera a este académico alemán como el fundador de la Geografía Humana; por su parte, en Francia, Paul Vidal de la Blache adquirió notoriedad por promover el concepto de dicha disciplina como el estudio del hombre y su relación con su entorno.

A finales del siglo XIX y principios del siglo XX, ya los científicos discutían la función y los objetivos de la recién reconocida disciplina. Los geógrafos franceses, por ejemplo, consideraban que llevaba al conocimiento de la relación de las sociedades con su entorno. Tras la II Guerra Mundial, y con muchas ciudades europeas destruidas o en decadencia, varias organizaciones trataron de definir los lugares idóneos para las actividades productivas, y para

ello usaron modelos geográficos de ingeniería. Esto permitió que el campo de interés y estudio se abriera aún más en los años siguientes.

Subdivisiones de la Geografía humana

Los expertos en esta área de la Geografía pueden abordar múltiples temas, ya que esta es un área multidisciplinar, con diversas subdivisiones o campos de estudio: Geografía cultural; Geografía económica; Geografía política; Geografía social; Geografía de la población; Geografía del desarrollo; Geografía de la salud y Geografía histórica (McColl, 2005).

Es por ello, que la Geografía Humana (anteriormente denominada como Antropogeografía) se ocupa de los espacios. Esto se refiere al ordenamiento espacial y los patrones de interacción social, tal como se revela, por ejemplo, en las estructuras arquitectónicas de las ciudades o en la organización del espacio económico. También se refiere al espacio en nuestras mentes, las ideas que tenemos de otras regiones, el significado que cobran lugares simbólicos. Para los geógrafos es especialmente interesante el entramado entre los espacios (por ejemplo el entramado mundial de los espacios económicos, las interconexiones del conocimiento), así como las relaciones entre distintos niveles espaciales (global-nacional-regional-local). La Geografía Humana es la ciencia de la organización espacial de las actividades humanas, y de las relaciones entre la sociedad y su entorno (Gebhardt, 2018), por ello esta perspectiva teórica nos permitirá entender el impacto ambiental, social, económico y político de la construcción del TIMT en La Marquesa.

El Parque Nacional³ Insurgente Miguel Hidalgo y costilla La Marquesa y su contexto

El Diario Oficial de la Federación en México del 18 de septiembre de 1936, decreta la existencia del parque invocando los siguientes elementos:

“Art. 1º. Se declara Parque Nacional, destinado a la perpetua conservación de la flora y de la fauna, y de las aguas, la porción de terrenos montañosos y planicie que a continuación se delimitan: Tomando como punto de partida la cumbre

³ La OMT define los parques nacionales como las zonas relativamente amplias establecidas para la protección de uno o varios ecosistemas “no alterados materialmente por la explotación y ocupación humanas, donde las especies de plantas y animales, los sitios geomorfológicos y el hábitat poseen un interés científico, educativo y recreativo especial o destacan por su gran belleza paisajística natural” (OMT-PNUMA, 1992: 2).

del Cerro de Las Palmas, el lindero sigue en dirección Noroeste sobre el filo de los picachos existentes, hasta la cumbre del Cerro de El Portezuelo; de este lugar, en dirección Noroeste, se llega al Cerro de Las Palmas, y posteriormente, en dirección Sureste, el lindero toca la cumbre más elevada de los Cerros de La Marquesa y termina en el lugar más alto del Cerro de Las Palmas, que se tomó como punto de partida” (DOF, 1936).

Por su parte Felipe González (2002: 9), señala que las actividades turísticas en La Marquesa empezaron a darse en los años 1930 del siglo XX con el decreto sobre la fundación del Parque Nacional Insurgente Miguel Hidalgo y Costilla “por sus limpias aguas y la cantidad de peces que se pueden cultivar en el mismo para el conocimiento y deleite de los turistas”. De igual forma Elina Hermene (2005), manifiesta que es difícil encontrar información de cómo se desarrollaron las actividades turísticas entre 1940 y 1960 del siglo pasado. La forma y el aspecto actual que La Marquesa ha adquirido desde 1970, y durante las siguientes décadas, indica que se han desarrollado más la infraestructura y los servicios prestados a los visitantes. Todo el paraje de La Marquesa utilizado para actividades recreativas está dividido en los valles a los que en este caso se entiende como un grupo de establecimientos económicos. Cada valle tiene su propio nombre y cuenta con uno o varios tipos de las actividades turísticas. Se organiza cierto número de las familias de Acapulco que prestan servicio a los visitantes. Por lo tanto cada una de estas organizaciones sociales desarrolla sus objetivos y planean los trabajos. Existen dos formas de organización que tienen una estructura de las autoridades máximas que son el comisariado de bienes ejidales y el comisariado de bienes comunales. Sin embargo, a pesar de este tipo de organización comunitaria, cada valle tiene sus propios intereses y pueden llegar a cierta competencia entre sí, al mismo tiempo que el objetivo principal es la igualdad para todos obteniendo mayor beneficio de la prestación de los servicios turísticos.

De acuerdo con la CEPANAF⁴ (2018), dicho parque está ubicado en la carretera México-Toluca, a 32 kilómetros de la ciudad de Toluca. El clima propio de la región es semifrío-subhúmedo con heladas fuertes en invierno y una altura de 2700 msnm. Este parque encierra gran multitud de parajes y miradores naturales, como las grandes crestas y picachones de diversas formas, farallones de varios colores, unos rojizos, otros amarillentos y rosados. Las elevaciones más

⁴ La Comisión Estatal de Parques Naturales y de la Fauna es un Organismo Público Descentralizado del Estado de México, el cual es encargado de proteger, conservar y preservar las Áreas Naturales y la Fauna de la entidad.

significativas del lugar son las Peñas de Barrón o de la Marquesa, donde se divisa toda la amplitud del Valle de Toluca y el Xinantécatl.

Su fauna silvestre se constituye por especies como el tlacuache, zorra gris, víbora de cascabel, conejos, ardillas, lagartijas, rata de campo y diversas aves; dentro del área del parque se encuentra el criadero de peces “Francisco Zarco”, mejor conocido como “Las Truchas”, donde se reproduce la trucha variedad arcoíris, necesaria para la repoblación de ríos, lagos y presas de toda la República. Actualmente el Parque Nacional Insurgente Miguel Hidalgo y Costilla es visitado todos los fines de semana por cientos de familias porque sus pobladores se dedican al turismo, donde pueden realizarse actividades como días de campo, caminata, fotografía escénica, cabalgatas, fútbol, deportes al aire libre y ciclismo (CEPANAF, 2018) y pueden degustar de la gastronomía regional en los distintos comercios que existen, sin embargo, a decir de sus pobladores, dichas actividades se han visto mermadas por la construcción del TIMT. Las comunidades más representativas de La Marquesa son San Juan Coapanoaya y San Jerónimo Acazulco, dichas comunidades están situadas en el Municipio de Ocoyoacac, Estado de México.

Según la caracterización de Felipe González, el espacio descrito se relaciona y desenvuelve a partir de las siguientes asociatividades y rupturas (González, 2002:):

- Se trata de comunidades étnicas (específicamente del grupo otomí) que viven insertan en un mundo tradicional, donde la figura de los santos epónimos juegan un papel central en los tipos organizativos de poder y autoridad local que se circunscriben al ámbito de la comunidad territorial.
- Estas comunidades se han insertado en prácticas orientadas a la prestación de servicios turísticos que ha trastocado de alguna manera la organización social tradicional pero sin destruirla sino adecuándola a la nueva circunstancia.
- La tenencia de la tierra que se presenta en La Marquesa es ejidal y comunal.
- Los rasgos culturales, entendidos estos como los significados asignados a las prácticas sociales, se centran principalmente en principios primordiales que se sustentan en una cosmovisión ligada a las ideas religiosas populares en la que los santos se les asigna un lugar importante en las creencias locales, así como la vecindad, el parentesco y la experiencia de poseer una

historia compartida y común, se convierten en elementos que orientan y articulan los fines de las diversas prácticas sociales.

- Existe un mundo institucionalizado que se sustenta en la cultura local y tipos organizativos que se desarrollan a través del llamado sistema de cargos tradicional,
- En este contexto, se trata de un tipo de sociedad que presenta el cambio de una comunidad que subsiste principalmente de la agricultura a otra que transforma su base de subsistencia insertándose en actividades completamente mercantiles.
- En la actualidad, estamos en presencia de la articulación de dos modos organizacionales que confluyen en dos espacios; las comunidades de San Juan Coapanoaya y San Jerónimo Acazulco y La Marquesa. El primer espacio como el lugar de organización tradicional y el segundo como el de la organización con fines mercantiles.

Sin embargo, las características de dichas comunidades han sido trastocadas por la construcción del Tren Interurbano México Toluca.

Tren Interurbano México Toluca

El TIMT conectará la Zona Metropolitana del Valle de Toluca con el poniente de la Ciudad de México y promoverá el uso de transporte no motorizado y una movilidad sustentable brindando a la Ciudad de México una alternativa de transporte público masivo. Este medio rápido de transporte dará servicio a 230 mil pasajeros al día. Tendrá una longitud total de 57.7 kilómetros y 6 estaciones: 2 terminales y 4 intermedias, como se señala en la Tabla 1 (SCT, 2018).

Tabla 1.
Ficha Técnica del Tren Interurbano México Toluca

Ficha Técnica	
Longitud:	58 km (4.7 km de túnel)
Estaciones:	6 (2 terminales y 4 intermedias)
Equipo:	30 trenes de 5 vagones, fabricante CAF.
Velocidad:	Max 160 km/h
Tiempo de Recorrido:	39 minutos
Aforo:	230 mil pasajeros por día

Fuente: Elaboración propia con base a información Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Disponible en <http://www.sct.gob.mx> (consultada en agosto de 2018).

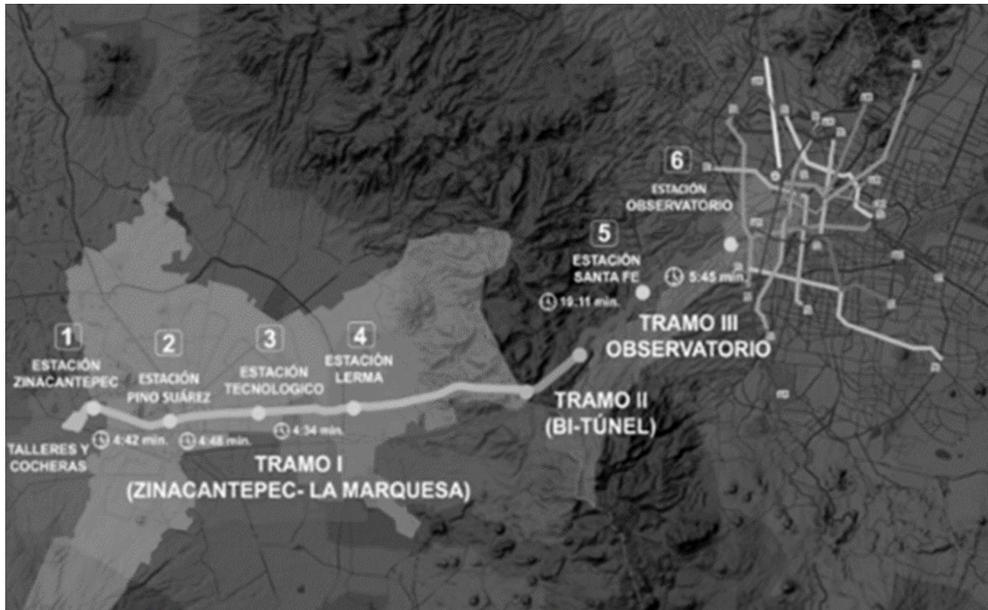
El tramo y el trazo de Construcción del Tren Interurbano México Toluca lo comparten el Distrito Federal y el Estado de México como se señala en las Figuras 1 y 2.

Figura 1.
Macrolocalización del proyecto



Fuente: Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) y SENERMEX Ingeniería y Sistemas SA de CV (SENER) (2013).

Figura 2.
Trazo del Tren Interurbano México-Toluca



Fuente: Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Disponible en <http://www.sct.gob.mx> (consultada en agosto de 2018).

De acuerdo con la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, dicha obra traerá los ofertará beneficios como la disminución de CO₂ de 27827 ton/año: equivalente al oxígeno producido por 225 hectáreas de bosque; la reducción de accidentes viales por año en la autopista México-Toluca; reducción de tiempo recorrido, contemplando un trayecto de 58 kilómetros en 39 minutos. A estos se suma la generación de empleos, estimada en 17500 directos y 35 mil indirectos durante la construcción (SCT, 2018).

Daños ambientales, económicos, sociales y políticos ocasionados por la construcción del TIMT

De acuerdo con las respuestas de los entrevistados de las comunidades de San Juan Coapanoaya, San Jerónimo Acazulco, el representante legal y algunos medios de información impresos y electrónicos como la Revista Proceso (2018), los periódicos El Financiero (2018), La Jornada y el Sol de Toluca (2018), entre otros, los daños del Tren Interurbano México Toluca se pueden clasificar en ambientales, económicos, sociales y políticos. En boca de sus afectados, pueden leerse sus efectos siguiendo un orden más bien taxativo.

Ambientales

Los mantos acuíferos han resultado afectados por las excavaciones para construir las torres que sostendrán al tren, aunque la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) ha rechazado tales daños (Montes, 2018). Los mantos acuíferos estarían secándose por desviación de venas subterráneas, de las que dependen muchas comunidades (Espinoza, 2018). Se construyeron dos túneles en el Cerro de las Cruces y con su perforación ocasionaron el daño a las venas subterráneas de nuestros manantiales, pero el gobierno de eso no dice nada (Hinojosa, 2018). Dañaron los cauces de nuestros ríos y arroyos como el río Hondito (Juárez, 2018). Perforaron nuestros mantos acuíferos y rompieron la tubería que conduce el agua potable, por lo que alrededor de 15 mil habitantes de San Jerónimo Acazulco, municipio de Ocoyoacac nos quedamos sin agua (Gumecindo, 2018). Manantiales y biodiversidad están a punto de desaparecer en un perímetro de siete kilómetros, acusan comuneros, que inician desde el valle del Zarco y se extienden hasta el valle del Portezuelo. Los manantiales se están secando y los riachuelos que trasladaban el agua hasta la presa de Salazar ya no existen (Ramos, 2018). Los comuneros hicimos un recorrido por cada uno de los veneros y manantiales de agua, que han sido tapados con cemento, porque nos estamos quedando sin agua en la comunidad, y eso no lo considera el gobierno, y cuando la obra acabe va a ser peor (Escamilla, 2018).

Económicos

Las afectaciones económicas en la zona de La Marquesa por la construcción del TIMT han impactado directamente en los habitantes de la región, ya que éstos se dedican al comercio y al turismo, pero estas actividades se han visto severamente reducidas porque el paisaje ha cambiado, ya no sólo son árboles y recursos naturales lo que se miran, son también columnas de

concreto gris que se visualizan entre el bosque, los animales silvestres ya no están se han ido a esconder por el ruido de la construcción del TIMT, la fuerza pública que custodia el tramo de construcción de dicha obra ha generado miedo, intimidando a los clientes potenciales del Distrito Federal y Valle de Toluca, principalmente, por lo que los ingresos económicos se han visto reducidos de manera significativa.

Toda vez, que de acuerdo con los entrevistados, se consumían por semana aproximadamente 2 toneladas de carne de res, 1 tonelada de trucha, 1 tonelada de conejo, 4 toneladas de maíz, 600 kilos de haba, 600 kilos de frijol, 300 kilos de queso y aproximadamente una y media toneladas de tomates, jitomates, chiles y 500 kilos de medula de res; con lo cual reactivaban la economía de la región. Sin embargo, actualmente ya no han podido consumir dichos insumos porque el turismo se ha ausentado drásticamente de La Marquesa, por lo que en un principio tuvieron que tirar y regalar la comida porque son productos perecederos, por esto los ingresos de los pobladores de la región se han visto reducidos y con ello las fuentes de empleo, el sustento para las familias y el nivel de vida en general, por lo que se preguntan y ahora ¿de qué vamos a vivir, si el servicio de turismo y el comercio es lo único que sabemos hacer?

Por otro lado, estas tierras han sido explotadas de forma inconsciente por las empresas protagonistas del proyecto del Tren Interurbano México Toluca que son La Peninsular, de la familia Hank Rhon, y la española OHL, donde tienen importantes inversiones miembros del Grupo Atlacomulco, cuna política de Enrique Peña Nieto, presidente en turno de la República Mexicana donde se puede ver la corrupción que existe en torno a esta magna obra que ha devastado la región de La Marquesa, sin importar los daños ocasionados a los recursos naturales y a los habitantes de la zona.

Además, cabe señalar que las tierras fueron pagadas a precios injustos, ya se cubrieron indemnizaciones por las obras del Tren Interurbano, pero con precios diferenciados, pues mientras a los comuneros se les pagaron 900 pesos por metro cuadrado, quienes tienen relaciones políticas reciben hasta 5 mil pesos y actualmente la gente sigue luchando por el pago de tierras ocupadas y no pagadas y por los daños estructurales generados al medio ambiente y a los servicios públicos de la región, como lo es el agua.

Sociales

Las estructuras sociales de hermandad que se han ido consolidando a través de la historia han sido dañadas, ya que el gobierno ha interferido cooptando a algunas autoridades y habitantes de la región mediante engaños

y promesas sin cumplir para que realicen acciones que favorezcan la inserción de las empresas constructoras y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo que ha ocasionado conflictos entre los pobladores que están en contra de la construcción del Tren y los daños que ha generado y los que están a favor.

Los usos y costumbres de la región han sido dañados, ya que ahora en vez de estar enfocados en las fiestas patronales y tradicionales a las cuales estaban acostumbrados los pobladores de la región de La Marquesa, están realizando acciones de luchadores sociales (manifestaciones; realización de mantas; reuniones; interponiendo quejas y recursos legales para defender su tierra y recursos naturales; atención a prensa escrita y electrónica), por lo que los entrevistados señalan que su lengua y cultura han sido trasgredidos por este proyecto.

Se construyeron dos túneles en Cerro de las Cruces ocasionando su perforación de uno de nuestros tesoros naturales con historia porque ahí se llevó acabo la batalla de Miguel Hidalgo en defensa de los derechos del pueblo mexicano. Se produce un daño a las estructuras socioculturales, puesto que la relación de sus habitantes con el medio ambiente, particularmente durante las fiestas patronales, se afectó y las tradiciones otomíes han sido relegadas por el Estado. Con todo lo anterior lo único que se ha generado en la zona es pobreza, marginación y vulnerabilidad.

Políticos

La defensa de los recursos naturales que comprende las tierras, aguas y montes en La Marquesa se ha basado en tres ejes fundamentales: en la No Violencia Activa, en el respeto a los Derechos Humanos y el uso de Recursos Legales, por lo que se han interpuesto el Amparo 109/2018 radicado en el Juzgado Primero Para La Defensa Del Territorio De San Jerónimo Acapulco y el amparo 194/2018, radicado en el Juzgado Segundo Para La Defensa de San Juan Coapanoaya, en ambos se cuenta con Suspensión de Plano, lo cual significa que las cosas deben de mantenerse en el estado en que se encuentran, y pese a esto el gobierno entró al territorio con más de 5000 elementos de la policía federal, estatal y cuerpos del ejército nacional para custodiar a las maquinarias y obreros para seguir con la construcción del TIMT violando con esto La Suspensión De Plano (Pérez, 2018).

Ya que cabe señalar que el gobierno federal mexicano emitió el comunicado 144-2018 el 20 de abril de 2018 mediante la Secretaría de Comunicaciones y transportes donde se manifestó que los pobladores de la región de La Marquesa son culpables de que la obra del Tren Interurbano México-Toluca (TIMT) no

se termine en tiempo y forma para este año como se tenía planeado, por lo cual los pobladores de San Juan Coapanoaya y San Jerónimo Acazulco, Ocoyoacac, México, emitieron un comunicado de prensa, donde señalaron que los pobladores de La Marquesa no se hacen responsables de dicho retraso, toda vez, que dicha obra ha sido planeada desde su inicio con una serie de irregularidades que han complicado su construcción con el paso del tiempo, ya que está siendo construida en una de las principales Áreas Naturales Protegidas.

Actualmente, derivado de una carpeta de investigación, se le integra la causa penal 450/2018 al licenciado Santiago Pérez Alvarado, representante legal de los comuneros de San Juan Coapanoaya y San Jerónimo Acazulco, Ocoyoacac, México, con fundamento en el artículo 141, 307 del Código Nacional de Procedimientos Penales, se le cito el 27 de septiembre de 2018 para que comparezca en el Centro de Justicia Penal Federal en el Estado de México, con residencia en el municipio de Almoloya de Juárez (Altiplano), de lo contrario se le girará orden de aprehensión, así lo proveyó Saúl Cota Murillo, Juez de Distrito en funciones.

En la carpeta de investigación de donde se desprende la causa penal 450/2018 los cargos son impedir obra pública federal y despojo de tierra, sin embargo las preguntas son: ¿Cómo puede haber despojo de tierras con la presencia de 5000 elementos de la fuerza pública? y ¿Cómo puede haber impedimento de obra pública, si existen dos Amparos el 194/2018 y 387/2007 ambos cuentan con Suspensión de Plano y se ha promovido Incidente de Violación a la Suspensión en San Juan Coapanoaya y para San Jerónimo Acazulco existe el Amparo 109/2018 donde se modificó La Suspensión de Plano figura que en materia agraria es inmodificable, y por si fuera poco, de este Amparo se desprenden dos amparos que están en revisión el 139/2018 y 141?

Aunado a lo anterior, el 9 de octubre de este año comuneros de San Juan Coapanoaya, Estado de México fueron golpeados físicamente por 80 presuntos trabajadores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes enviados por Guillermo Nevares Elizondo, Director de la Ferroviaria, quienes pretendían instalar tuberías como parte de las obras del Tren Interurbano México-Toluca, pese a que existen dos amparos que prohíben la continuación de trabajos en la zona, por lo que nuevamente pueblos originarios son víctimas de violencia por defender su territorio ante una obra con la que no están de acuerdo, dejando varios heridos, entre ellos, a los representantes del Comisariado Ejidal.

Conclusiones

La Geografía Humana es específica y tiene como interés sólo el análisis de aquellos fenómenos o realidades en los que participa el ser humano y que se dan en un entorno geográfico. Así, la disciplina sirve para comprender las relaciones que se establecen entre las dos partes y los posibles lazos de transformación que una le puede generar a la otra. Si bien en la Antigüedad la fuerza del entorno y del ambiente en la calidad de vida del ser humano era mucho más fuerte e incluso incontrolable, hoy en día esa relación de fuerzas se ha invertido y es el ser humano quien en la mayoría de los casos altera la naturaleza que lo rodea, generando en ocasiones cambios indelebles e incontrolables como el famoso y peligrosísimo cambio climático.

Los seres humanos dejamos marcas en el territorio en el cual habitamos y también los diferentes lugares que componen la tierra producen un impacto en las personas que viven en ellos, y ahí está la geografía, valiéndose de otras ramas auxiliares, como son la economía, política, ecología, sociología, entre otras, para estudiar los fenómenos que suceden y rigen el planeta y como los territorios van cambiando con el paso del tiempo.

Prueba de ello, es la construcción del Tren Interurbano México-Toluca que tiene problemas de planeación desde su origen, ya que según la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se trata de una obra que involucra diversas ingenierías como la civil, la estructural, la de viaductos elevados, la geotécnica para cimentaciones y túneles, la eléctrica y electromecánica; la de señalización, de telecomunicaciones y la de material rodante, por lo que para integrar el proyecto ha implicado un trabajo de 4 millones de horas de ingeniería, sin embargo, la geografía humana y el resto de las ciencias sociales y medioambientales no fueron consideradas para analizar el impacto en las estructuras sociales, ambientales, económicas y políticas que fueron construidas a través de la historia en un territorio y que ahora han sido dañadas por la construcción del TIMT al igual que los recursos naturales que han sido devastados de manera significativa, lo cual ha generado una serie de conflictos sociales.

Por lo que su idea de un ecocidio de los comuneros de La Marquesa por la construcción del Tren Interurbano México-Toluca, no es una exageración. De ello están convencidos los habitantes de las comunidades otomíes del municipio de Ocoyoacac, cuando señalan que sus recursos naturales han sido dañados, ya que comentan que este parque (La Marquesa) encerraba gran multitud de parajes y miradores naturales, como las grandes crestas y picachones de diversas formas, farallones de varios colores, unos rojizos, otros amarillentos, rosados,

etc. Las elevaciones más significativas del lugar son las Peñas de Barrón o de la Marquesa, donde se divisaba toda la amplitud del Valle de Toluca y del Volcán Xinantécatl, pero ahora pueden verse entre las bellezas escénicas del bosque planchas de concreto que a la vista sólo generan contaminación visual, ya que cada columna y pila del TIMT representan en promedio un edificio de 20 pisos de altura.

Su diversa fauna silvestre se ha visto dispersa, buscando un refugio porque el ruido de la construcción del TIMT los intimida y la pregunta es ¿qué pasará con estas especies endémicas cuando el TIMT esté pasando constantemente en la zona y generándoles ruidos que no les gustan y a los cuales no están acostumbrados?, además dentro del área del parque se haya el criadero de peces “Francisco Zarco”, mejor conocido como “Las Truchas”, donde se reproduce la trucha variedad arcoíris, necesaria para la repoblación de ríos, lagos y presas de toda la República, por lo que otra pregunta sería y ahora quién abastecerá de trucha a la República Mexicana, si el principal criadero de truchas nacional ha sido dañado porque los manantiales de agua que lo abastecían han sido dañados y, en algunos casos, secados.

Por otro lado, cabe señalar que La Marquesa era normalmente visitada todos los fines de semana por cientos de familias de una de las ciudades más grandes del mundo, Ciudad de México, y del Valle de Toluca con fines de esparcimiento, por ser la única Área Natural Protegida que permitía a las ciudades de México y Toluca respirar aire puro, es decir, era el único pulmón verde entre dichas ciudades. Además, es una zona que los pobladores de origen otomí, han venido cuidando la naturaleza desde sus ancestros, ya que la consideran parte de su cultura y forma de vida por ser esta región un lugar de turismo y destreza para los capitalinos de la zona conurbada, pero ahora que el turismo y el comercio han disminuido drásticamente, la pregunta es ¿de qué van a vivir los pobladores, si durante generaciones han vivido de dichos servicios?, ¿cómo serán en el futuro sus estructuras sociopolíticas y económicas de los pobladores de la zona que han sido trastocadas por el proyecto del TIMT?

También cabe señalar que La Marquesa es un símbolo de la historia nacional, ya que ahí se llevó a cabo la batalla del Monte de las Cruces que fue un enfrentamiento militar ocurrido en la lucha de independencia nacional el 30 de octubre de 1810, entre las fuerzas del Ejército Insurgente, dirigido por Miguel Hidalgo y Costilla, Ignacio Allende y Juan Aldama contra las fuerzas leales a la Corona Española comandada por el coronel Torcuato Trujillo, pero esto para el gobierno y su equipo no fue significativo porque ahora en este lugar se construyeron dos túneles para que pase el TIMT de casi 5 kilómetros de longitud,

de 8.57 metros de diámetro —que se reduce a 7,50 metros con dovela— y a una profundidad de 160 metros en el Cerro de las Cruces. La tuneladora “La Marquesa” construyó el túnel de la vía derecha y “La Mexiquense” el de la vía izquierda.

Por lo que, todos estos antecedentes y características de La Marquesa no le importaron al gobierno mexicano encabezado por Enrique Peña Nieto con la finalidad de cumplir su capricho faraónico en beneficio de la clase empresarial que forma parte de su familia y con el argumento de que beneficiará a muchos millones de personas con el transporte público y al medio ambiente porque ya no usaran automóvil para trasladarse de Toluca a la Ciudad de México, impuso su voluntad para construir su obra aunque fuera a través de la fuerza pública y reprimiendo a los ciudadanos de La Marquesa y a su representante legal.

En consecuencia, el discurso propagado por el gobierno federal en pro del medio ambiente es contradictorio porque lo único que ha hecho es dañar los recursos naturales de la región y las estructuras socioeconómicas y políticas de la población otomí de la zona, por lo que los comuneros de La Marquesa y su representante legal han hecho un llamado al Gobierno Federal para que instrumente un Plan de Desarrollo Integral Sustentable que garantice otras vías de desarrollo para la comunidad, ya que la forma de vida que llevarán ahora será diferente porque las estructuras sociales, las vías de comunicación y la naturaleza han sido afectadas de manera considerable, pero al no recibir ninguna respuesta concreta por parte de los operadores del gobierno, han decidido, como pobladores, instrumentar una política pública de abajo hacia arriba que por medio de la gobernanza que hay en su comunidad podrán ejecutar para rescatar las únicas vías de desarrollo que les quedan en su comunidad y poder subsistir.

Por lo que custodiar la obra del TIMT con un aproximado de 5000 elementos de seguridad nacional para su construcción, violentar los amparos a favor de los comuneros, golpear a los comuneros de La Marquesa y girar orden de aprehensión a su representante legal es reprobable en todos los sentidos porque la violencia, sólo genera más violencia y no es la vía para solucionar los conflictos que surgen por la mala planeación de las obras estructurales del Estado, ya que éste al ejercer la coacción física está reproduciendo uno de nuestros problemas nacionales que estamos viviendo en México, ya que somos el país más violento después de Siria que está en constantes guerras.

Consecuentemente, su representante legal asevera que a lo único que apela, al igual que en los otros grupos que ha representado en el Estado de México en pro de la defensa de los recursos naturales, es a que se les respeten sus derechos humanos, sus recursos naturales, se les paguen sus tierras a precio justo

y se reviertan los daños a través de un Plan Integral de Desarrollo que garantice a la población otras vías de progreso, ya que sus recursos con los que contaban han sido trasgredidos, por lo que la intervención de la fuerza pública por parte del Estado no es la solución, ya que lo que se requiere en estos casos es diálogo y concertación y no un estado de excepción, donde se culpe a luchadores sociales y gente civil de delitos que no ha cometido.

En consecuencia se exhorta a los gobernantes del mundo para que reflexionen cuando construyan obras de este tipo o megaproyectos que afectan al medio ambiente y las estructuras sociales de manera considerable y se hace un llamado al nuevo gobierno mexicano encabezado por Andrés Manuel López Obrador para que recapacite en la construcción del Tren Maya que tiene planeada para su sexenio en donde pueden haber serias afectaciones ambientales y sociales también, ya que es una zona eminentemente natural y con una estructura social maya reconocida por la historia y se le incita para que la construcción del TIMT le sirva de experiencia para no cometer el mismo error en los Estados de Quintana Roo, Yucatán, Campeche, Chiapas y Tabasco, estados que recorrerá dicho tren.

Además, no podemos aspirar en América Latina a megaproyectos que sólo empobrecen a nuestros pueblos porque las inversiones son costosas y los daños al medio ambiente, a las estructuras sociales son irreversibles, por lo que debemos tomar en cuenta a nuestra idiosincrasia y recursos naturales para diseñar nuestras propias vías de desarrollo y no estar copiando paradigmas que no son acordes a las estructuras coyunturales de cada región y país y debemos considerar estudios multidisciplinarios que analicen las consecuencias medioambientales y sociales de las regiones en un determinado territorio.

Bibliografía

COMISIÓN ESTATAL DE PARQUES NATURALES Y DE LA FAUNA (CEPANAF) (2018) *Parque Nacional Insurgente Miguel Hidalgo y Costilla "La Marquesa"*. México: Gobierno del Estado de México.

CERNEA, M. (1995), *Primero la gente. Variables sociológicas en el desarrollo rural*. México: Fondo de Cultura Económica.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN DE MÉXICO (DOF) (1936) Decreto que declara Parque Nacional Insurgente Miguel Hidalgo y Costilla, una zona de los llanos de Salazar. Disponible en <https://www.pgj.cdmx.gob>.

mx/storage/app/media/FEDAPUR/Documentos%20importantes/14%20Decreto%20Insurgente%20miguel%20hidalgo.pdf (consultado en agosto de 2018).

ECURED (2019) Geografía Humana. Disponible en https://www.ecured.cu/Geograf%C3%ADa_humana (consultada en abril de 2019).

FRÉMONT, A. (1976) *La région, espace vécu*. París: Presses Universitaires de France.

GEBHARDT, H. (2018) Cátedra de Geografía Humana. Disponible en https://www.geog.uni-heidelberg.de/human/index_es.html (consultada en abril de 2019).

GOBIERNO DE MÉXICO (2013) *Plan Nacional de Desarrollo 2013–2018*. Disponible en <http://pnd.gob.mx/> (consultada en julio de 2018).

GONZÁLEZ, F. (2002) *La Marquesa y San Jerónimo Acazulco; una comunidad orientada a prácticas económicas turísticas*. México: El Colegio Mexiquense.

HÄGERSTRAND, T. (1970) What about people in regional science? *Papers of the Regional Science Association*, N°24, p. 7-24.

HERMANE, E. (2005) La conciencia ambiental en los espacios recreativos naturales. Estudio de caso: el Valle del Columpio I, La Marquesa. *El Periplo Sustentable*, N°10, p. 23-44.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI) (2010) Censo de Población y Vivienda. Disponible en <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/2010/> (consultada en julio de 2018).

MALINOWSKY, B. (1976) *El Método Etnográfico. Los Argonautas del Pacífico Sur* Barcelona: Editorial Península.

McCOLL, R.W. (2005) *Encyclopedia of World Geography*. New York: Facts on File-Golson Books.

OMT-PNUMA (1992). *Directrices: Ordenación de los Parques Nacionales y Zonas Protegidas para el Turismo*. Madrid: Organización Mundial del Turismo.

BARKIN, D. (Comp.) (1972). *Los beneficiarios del desarrollo regional. Ensayos de Ángel Palerm y otros*. México: S.E.P./SETENTAS.

RAMOS, F. (2018). *Advierten daño ambiental en La Marquesa por Tren Interurbano México-Toluca*. Periódico El Sol de Toluca. Disponible en <https://www.>

elsoldetoluca.com.mx/local/advierten-dano-ambiental-en-la-marquesa-por-tren-interurbano-mexico-toluca-1686268.html (consultado en agosto de 2018).

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) (2018) *Tren Interurbano México-Toluca*. Disponible en <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/tren-interurbano-mexico-toluca> (consultado en agosto de 2018).

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) y SENERMEX INGENIERÍA Y SISTEMAS SA DE CV (SENER) (2013) Análisis Costo-Beneficio. Proyecto “construir el tren interurbano México Toluca 1era etapa”, disponible en http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGTFM/Proyectos_Pasajeros/Mex-Tca/ACB_Mex-Tca.pdf (consultada en julio de 2018).

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT) (2018) Tren Interurbano. Disponible en <http://treninterurbano.cdmx.gob.mx/index.html> (consultada en agosto de 2018).

SECRETARÍA DE DESARROLLO SOCIAL (SEDESOL) (2011) *La expansión de las ciudades 1980-2010*. México: Gobierno Federal.

TUAN, Y-F. (1974) *Topophilia. A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*. New Jersey: Prentice-Hall.

VÁZQUEZ, M. Comuneros de San Jerónimo Acapulco piden ayuda a AMLO, *Periódico El Sol de Toluca*, 26 de marzo de 2018, <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/comuneros-de-san-jeronimo-acapulco-piden-ayuda-a-amlo-1538239.html> (fecha de consulta: 20 de julio de 2018).

Entrevistas realizadas en 2018

San Juan Coapanoaya:

Pascual de la Rosa Gumercindo, Presidente del Comisariado de Bienes Comunales de San Juan Coapanoaya, Ocoyac, México

Leopoldo Hinojosa Escamilla, Presidente del Consejo de Vigilancia de Bienes Comunales de San Juan Coapanoaya, Ocoyac, México

Gabino Espinoza Escamilla, Tesorero del Comisariado de Bienes Comunales de San Juan Coapanoaya, Ocoyac, México

San Jerónimo Acazulco:

Petra Montes Torres, Otomí
Olga Juárez Gutiérrez, Otomí
Petra Linares Sánchez, Otomí

Representante Legal:

Licenciado Santiago Pérez Alvarado, Representante Legal de los Bienes Comunales de San Juan Coapanoaya y Bienes Comunales de San Jerónimo Acazulco, Ocoyoacac, México.

Recibido: 25 de octubre de 2018

Aceptado: 3 de abril de 2019