

El Tren Interurbano México-Toluca (TIMT) en la Ciudad de México: entre la gestión empresarial y el derecho a la ciudad

The Interurban Train Mexico-Toluca (ITMT) in Mexico City:
between business management and the right to the city

*Jesús Carlos Morales Guzmán**

Resumen

El artículo plantea que los megaproyectos urbanos permiten observar la forma en que se gestiona la ciudad, por un lado, como resultado de la acción empresarial según las reglas del mercado; y, por otro lado, mediante las diversas formas de protesta, resistencias y movilizaciones ciudadanas que se pueden entender como reivindicaciones por el derecho a la ciudad. Mediante una metodología de triangulación de fuentes se aborda el caso del Tren Interurbano México-Toluca en la zona poniente de la Ciudad de México, explorando el modo en que los gobiernos (local y federal) han jugado un papel de facilitadores de los proyectos y se describen la oposición de los habitantes al tercer tramo del proyecto. Se argumenta que el tren plantea una serie de contradicciones y dilemas que no se han resuelto de acuerdo con el derecho que tienen los habitantes a la ciudad. Asimismo, la implementación ha puesto en riesgo la sustentabilidad de la ciudad, los servicios ambientales que prestan las zonas de conservación, el sistema hídrico y ha modificado tanto los recursos naturales existentes como la apropiación local. De modo que el proyecto hace visible (y agrava) las desigualdades urbanas existentes.

Palabras clave: Gestión urbana, megaproyectos, conflictos, Ciudad de México, derecho a la ciudad.

Abstract

This paper argues that urban megaprojects can observe the way in which the city is managed, on the one hand, as a result of business action according to market rules, and on the other hand, through various forms of protest, resistances and citizen mobilizations that can be understood as claims for the right to the city. Using a methodology of source triangulation, the case of the Mexico-Toluca Interurban Train in the western area of Mexico City, exploring the way in which governments (local and federal) have played a role as facilitators of the projects and the opposition of the habitants to the third section of the project is described. It is argued that the train poses a series of contradictions and dilemmas that have not been resolved according to the right of the inhabitants to the city. In the same way, the implementation has put at risk the sustainability of the city, the environmental services provided by the conservation zones, the water system and has modified both the existing natural resources and the local appropriation. Thus the project makes visible (and aggravates) the existing urban inequalities.

Keywords: urban management, megaprojects, conflicts, México City, right to the city.

* Profesor-Investigador del Departamento de Sociología, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México.
Email: jesmo_2001@hotmail.com

Introducción

En los últimos años, el Gobierno de la Ciudad de México ha implementado una serie de políticas urbanas, basadas en grandes proyectos urbanos o megaproyectos que han consolidado los pilares del modelo neoliberal: la competitividad económica y la preeminencia del mercado, excluyendo a la ciudadanía de las diversas formas de gestionar la ciudad¹. Por megaproyectos urbanos definimos al conjunto de edificaciones, infraestructura y equipamiento orientados a la operación o actividades a nivel metropolitano o regional, con capacidad para generar a gran escala impactos de orden no sólo técnico-urbanístico, sino también económicos, sociales y ambientales en la estructura urbana (según Hall, 1990; Olds, 199; citados por Villareal, 2014: 225).

En este sentido, los megaproyectos de infraestructura vial han tendido a la vulneración y violación de los derechos de los habitantes, sobre todo de los pueblos y colonias de la periferia de la Ciudad de México, generando altos impactos al medio ambiente. Asimismo, los mecanismos, las metodologías y los instrumentos existentes para la ordenación del territorio, tales como, las manifestaciones de impacto ambiental, los planes de desarrollo y ordenamiento, las licencias de operación y otras herramientas legales y administrativas, han resultado insuficientes para identificar y mitigar los múltiples y complejos impactos socio ambientales que conllevan los megaproyectos urbanos, toda vez que alteran el ritmo y afectan seriamente la reproducción cíclica de la naturaleza, hasta el punto de la “insustentabilidad socioambiental”, tal como lo señala Luna (2016) “esta situación hace que se establezca una relación devastadora con la naturaleza, generando un desequilibrio metabólico al no respetar los ciclos ecológicos del agua, de la tierra y de la biodiversidad toda” (Luna, 2016: 105).

De la misma manera, dichos megaproyectos han generado un descontento ciudadano y el surgimiento de diversas movilizaciones tanto por vías institucionales (por ejemplo, la utilización de la ley e instancias administrativas y tribunales) como por las no institucionales (la protesta y el enfrentamiento contra la autoridad) exigiendo la inclusión de los habitantes en el diseño de las

¹ Entre estos megaproyectos destacan: el Foro Estadio en Azcapotzalco, la Línea 12 del Metro en Tláhuac, la Línea Cuatro del Metrobús en el Centro Histórico, el Acuario en Xochimilco, la Biometrópolis en el Ajusco, la Ciudad del Conocimiento en Tlalpan, la Autopista Urbana Oriente en Iztapalapa, la “Superviaponiente” y el Tren Interurbano México-Toluca. De acuerdo al flyral de Gobierno (2007) estos megaproyectos se inscriben en una estrategia de mayor alcance para impulsar el desarrollo económico. Es decir, generar un impacto en la productividad, el empleo y la atracción de inversión privada y extranjera en beneficio de la Ciudad de México.

del territorio; lo que se pueden enmarcar en la perspectiva del derecho a la ciudad, es decir, en su sentido más básico la posibilidad que tienen los habitantes de participar y ser protagonistas en la construcción colectiva de la ciudad (Lefebvre, 1978).

En efecto, en la Ciudad de México se ha originado una intensa actividad inmobiliaria orientada a la promoción económica de la ciudad, de acuerdo con Sánchez-Mejorada (2012) esto ha implicado “reducir al estado y acrecentar al mercado” (p.2), es decir, una reorganización del territorio cuyas consecuencias han sido mercantilizar el espacio, aumentar la productividad y la competitividad, sobre todo en la zona poniente de la ciudad.

Si bien las ciudades se consideran actores estratégicos para el desarrollo social, están originando escenarios de nuevas desigualdades que privilegian el aspecto económico y las reglas del mercado, relegando la convivencia y cohesión social. Particularmente, los grandes proyectos de infraestructura vial se han centrado en la privatización del espacio y los territorios. Esto ha dado como resultado procesos de inclusión/exclusión, segregación social, desarrollo desigual, incluso un acceso inequitativo respecto del uso del espacio y los servicios públicos para los habitantes y pobladores, serias afectaciones ambientales que ponen en duda la sustentabilidad de la ciudad y muestran las limitaciones existentes para la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones sobre una gestión democrática de la ciudad (Pérez, 2013; Morales, 2014; 2017).

Frente a este panorama, los habitantes de la ciudad han emprendido un conjunto de acciones que han expuesto la necesidad de reorientar dichos proyectos cuando consideran que vulneran o francamente violan sus derechos, su derecho a la ciudad. Ello ha significado la búsqueda de espacios institucionales para la discusión y el diálogo con las autoridades públicas sobre los posibles beneficios y las afectaciones a su entorno y calidad de vida así como reclamos y demandas a los funcionarios públicos y con ello han exigido un ejercicio de rendición de cuentas.

Así, podemos hablar de una práctica, incipiente aún, de exigencia o, si se quiere, de un control social sobre la arbitrariedad de las decisiones del poder político en relación con los grandes proyectos urbanos. En este sentido, dicha exigencia hace posible un escrutinio sobre las políticas urbanas, lo que

se traduce en acciones que demandan una mayor democratización en términos de la construcción de una ciudad incluyente y respetuosa de los derechos de los habitantes y ciudadanos. En algunos casos, estas acciones demandan justificaciones, razones públicas e implican una verdadera contraloría y vigilancia ciudadana, esto es la posibilidad de una verdadera incidencia pública, más allá de los números e informes oficiales (Isunza, 2006).

En este sentido, se observa la ausencia de mecanismos de participación ciudadana en esta área de políticas urbanas que incluyan ejercicios de democracia participativa, corresponsabilidad, evaluación, seguimiento ciudadano de la gestión pública y rendición de cuentas. Mismos que pueden detonar una serie de acciones sociales que permitan escudriñar la naturaleza de los proyectos urbanos y el modo en que se llevan a cabo, así como la forma de cooperación público-privada que en aras de una mayor rentabilidad ha favorecido los intereses de algunos sectores e incluso, ha relegado los derechos colectivos de los ciudadanos.

En este trabajo se plantea que los megaproyectos permiten observar las diversas formas de hacer ciudad, por un lado, como resultado de la acción de coaliciones urbanas promotoras del desarrollo urbano, integradas por grupos políticos, económicos y sociales, orientado a las reglas del mercado y según los intereses público-privados, y por otro lado, las formas protesta, resistencias y movilizaciones ciudadanas en torno a los impactos sociales y ambientales que dichos proyectos generan en la población. En este sentido, se aborda el caso del megaproyecto Tren Interurbano México-Toluca en la zona poniente de la Ciudad de México, se explora la manera en que los gobiernos local y federal han jugado un papel de facilitadores de los grandes proyectos urbanos y en qué medida han cedido una serie de funciones a los actores privados, incluida la planificación urbana; se documenta que la implementación del proyecto no ha tomado en cuenta los mecanismos existentes para la participación de la ciudadanía en la gestión de la ciudad, como la consulta pública, y se describen las protestas y movilizaciones en torno al tren que han visibilizado una serie de riesgos e implicaciones socioambientales.

Se argumenta que la naturaleza económica del proyecto ha mostrado el límite de las herramientas existentes para la ordenación del territorio y la planeación urbana. El proyecto plantea una serie de contradicciones y dilemas que no se han resuelto de acuerdo con el derecho que tienen los habitantes a la

ciudad. Asimismo, la implementación de dicho proyecto ha puesto en riesgo la sustentabilidad de la ciudad, los servicios ambientales que prestan las zonas de conservación, el sistema hídrico y ha modificado tanto los recursos naturales existentes como la apropiación local. De modo que el proyecto hace visible y agrava las desigualdades urbanas existentes. Particularmente, la construcción inmobiliaria que ha sido el eje económico de la ciudad acompañada de la política urbana neoliberal que profundiza la segregación socioespacial, que ha modificado la estructura tradicional del territorio.

Se utiliza el método de triangulación de fuentes que consiste en la reconstrucción de los hechos a partir de fuentes hemerográficas y documentales, declaraciones públicas de activistas, funcionarios y ciudadanos afectados, así como la denuncia de hechos y el papel que juegan algunas organizaciones no gubernamentales y administrativas relacionadas con el control del poder y el estado de derecho, la imposición de sanciones simbólicas y la información pública disponible sobre los estudios de impacto ambiental y la modificación al trazo inicial del proyecto del Tren Interurbano México-Toluca.

La Zona Poniente y la dinámica metropolitana en materia de movilidad

El proyecto Tren Interurbano México Toluca (TIMT) forma parte del Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 y tiene por objetivo conectar el Valle de Toluca con la zona poniente de la Ciudad de México. Este enlace metropolitano cruza por cinco municipios del Estado de México: Zinacantepec, Metepec, San Mateo Atenco, Ocoyoacac y Toluca; y las delegaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa en la Ciudad de México². En esta última se ubica Santa Fe, una de las zonas de mayor desarrollo económico y financiero, que presenta una importante problemática de movilidad en la Ciudad de México. Es por ello que la llegada del tren ha sido considerada como “una oportunidad para conectar a la Zona Metropolitana de Toluca con el centro del país, además de replantear la movilidad interurbana” (CMM, 2014:4). De existir condiciones, de acuerdo con el Centro Mario Molina (2014), se puede mejorar la intermodalidad, ya que 8 de cada 10 automovilistas estarían dispuestos a dejar sus autos y optar por realizar sus viajes en tren; desde este punto de vista se espera dejar fuera de la circulación

² El territorio comprende también los parques nacionales de “La Marquesa” y “El desierto de los leones” así como varios terrenos (y barrancas) de propiedad federal.

a más de 13 mil automovilistas al día en la zona. Sin embargo, de manera paralela al tren se han construido dos autopistas de cuota que promoverán el uso intensivo del automóvil; lo que contradice las previsiones anteriores.

En efecto, la zona poniente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) ha presentado transformaciones muy significativas derivadas del proceso de expansión de la ciudad principalmente las delegaciones Cuajimalpa, Álvaro Obregón y Magdalena Contreras, así como el municipio de Huixquilucan en el Estado de México. Ya desde la década de los años ochenta se observaba una serie de transformaciones espaciales muy relevantes que han tendido a la búsqueda de nuevos espacios que permitan la generación de nuevas condiciones para la competencia económica a través de la reconfiguración del territorio.

Es de destacar el megaproyecto de “Santa Fe”, el cual fue concebido como un desarrollo de usos mixtos que incluyó un complejo de corporativos, zonas residenciales y comercial así como espacios para el esparcimiento, entre otros. “Santa Fe” representa un enclave global que ha sido producto de las estrechas relaciones entre los gobernantes, empresarios y constructores inmobiliarios, éstos últimos han logrado un gran protagonismo en materia de planificación y gestión urbana (Pérez, 2013). Si bien esta zona se ha encontrado *aislada* del resto de la ciudad se han realizado esfuerzos por darle viabilidad al tratar de conectarla con el sur de la ciudad, a través de la construcción de los llamados segundos pisos del anillo periférico y el puente de los poetas.

Los principales problemas en la zona urbana de Santa Fe y Observatorio se han debido a la transformación constante, consolidándose como una zona comercial y de negocios desde 1989. Dicha transformación ha tendido una serie de implicaciones, entre otras, una problemática vial con infraestructura insuficiente, excesivo aforo vehicular, cruceros conflictivos y los recorridos se han incrementado en tiempo, se calcula que, en promedio, se realizan dos horas los trabajadores de estas zonas en su trayecto al trabajo (CMM, 2014). Se registran diariamente más de 105 mil automóviles particulares en la carretera México-Toluca, con una ocupación de 1.8 personas por vehículo, propiciando un serio congestionamiento vehicular. Por su parte, la Zona Metropolitana del Valle de Toluca (ZMVT) ha crecido de manera exponencial, provocando un creciente número de traslados entre ambas zonas, así como la existencia de transporte público deficiente e infraestructura *olvidada* por las autoridades. El estudio del

Centro Mario Molina señala que la zona forma parte de este fenómeno que experimenta un crecimiento importante de su población, aproximadamente 2.172.035 habitantes de 22 municipios (2014). Entre los que presentan mayor población destacan: Toluca, con 819.561 habitantes; Metepec con 214.162; San Miguel Zinacantepec 167.759; Villa de Almoloya de Juárez 147.653; Lerma de Villalda 134.799 y Temoaya 90.010. Mientras que la población del Ciudad de México corresponde a 8.851.080 habitantes.

En este sentido, la zona por donde transitará el Tren Interurbano presenta un serio problema de movilidad que se complejiza por la congestión de la autopista México-Toluca en las inmediaciones de Santa Fe y Observatorio en la Ciudad de México, provocando que los recorridos sean muy prolongados. El Estudio del Sistema Integral de Movilidad Sustentable para el valle de Toluca del Centro Mario Molina (2014), ha señalado el constante crecimiento de población y del área industrial de la Zona Metropolitana de Toluca, así también el crecimiento de la superficie urbana a un ritmo de ocho veces superior al de sus habitantes en las últimas tres décadas; lo que a su vez, ha provocado una mayor demanda de viviendas y servicios públicos. Dicha demanda atenta contra los ecosistemas y ha provocado serias afectaciones al medio ambiente, poniendo en riesgo la sustentabilidad de la región. En este sentido, las Zonas Metropolitanas de Toluca y del Valle de México han crecido considerablemente, presentando un aumento de 26,3 veces con respecto a 1980, pasando de 129,5 km² a 3402,4 km². Por su parte, el crecimiento territorial en el mismo periodo se ubica en 3,6 veces, de 5191 km² a 18529 km². En el mismo documento se muestra que el 90% de la superficie de esa zona se caracteriza por tener una densidad menor a 25 viviendas por habitante, provocando un sistema de transporte público desestructurado, lo que ha orillado hacia una orientación individualista y motorizada del transporte. Al respecto destacan las siguientes cifras: 76% de la población de la zona viaja en transporte público, de la cual 65% esta insatisfecha con la calidad del servicio y el 43% de las unidades de transporte publico rebasan los 10 años de antigüedad (CMM, 2014).

Por lo anterior, observamos una serie de problemas de movilidad en la zona poniente del área metropolitana el crecimiento de la demanda de vivienda y servicios públicos, cuyas soluciones representan un reto político, económico, social y ambiental para la gestión urbana. Sin duda alguna el problema del transporte y la vivienda pueden atenderse buscando beneficios sociales impactando el

bienestar de la población; sin embargo, la gestión de las políticas urbanas tiene como característica su orientación privada y económica que termina por reducir los beneficios sociales. El proyecto se inscribe en una lógica relacional, que tiende a la integración cada vez mayor entre las urbes, toda vez que las ciudades metropolitanas han adquirido un espacio protagónico al asumir una serie de funciones tanto de articulación internacional, debido al tamaño de sus mercados, su capacidad productiva e innovación, así como sus instituciones y su actuación internacional, como de integración nacional en términos del fortalecimiento de los poderes locales, una redefinición del territorio a partir de transferencias de recursos y competencias en función de las grandes aglomeraciones urbanas y la descentralización política y social, lo que ha implicado una reorganización del territorio, de los actores locales y de la gestión urbana (Carrión, 2013).

Para Borja las ciudades posibilitan el sustento territorial de la globalización, dada su ubicación, funciones y protagonismo en el sistema urbano así como promotoras de la competitividad y la conectividad (Borja, 1994, citado en Carrión 2013:28). De estas se asume una función central como nodos del sistema técnico, político y económico mundial; de modo que su actuación internacional resulta muy relevante, incluso mayor que los estados-nacionales. En contraste con la articulación internacional, las ciudades han experimentado un proceso renovado de fortalecimiento del poder local en el tema del desarrollo, la gestión urbana así como de la sociedad civil, lo que se ha traducido en una vía para la descentralización y la construcción de nuevas formas de participación ciudadana y de representación social (Carrión, 2013: 34).

La gestión urbana, siguiendo a Carrión (2013), ha presentado los siguientes rasgos del modelo de corte neoliberal y empresarial: a) se ha vinculado con la apertura económica en función de la competitividad (y menos en la cooperación entre las ciudades); b) a los procesos de privatización que han postulado al mercado como solución a los problemas públicos; c) la descentralización que ha generado fuertes desequilibrios entre la federación y los gobiernos locales en términos de recursos y competencias en materia de desarrollo urbano. Aunado a los tres anteriores señalamos un cuarto rasgo, d) la consolidación de una coalición o régimen urbano como actores privilegiados de la gestión urbana lo que ha implicado una disminución de la participación de los ciudadanos, en suma, la gestión urbana metropolitana se ha orientado en función de las reglas del mercado bajo una lógica público-privada (Díaz, 2009).

En el caso de la Ciudad de México, desde la década de los años ochenta del siglo XX, se advertía que había iniciado un proceso de megalopolización. Para Iracheta se trata de un proceso “que se distingue por la integración funcional de otros espacios urbanos o metropolitanos e inclusive por la continuidad de la mancha urbana, fuera del Valle de México, hacia otras áreas antes claramente separadas” (Iracheta, 1997: 99). En efecto, siguiendo a Iracheta, la zona metropolitana de la Ciudad de México ha excedido su límite geográfico y ha iniciado un proceso de integración “sobre los ejes carreteros hacia Toluca-Lerma y hacia Cuernavaca” (1997: 99).

El bien común y la ciudadanía en los megaproyectos urbanos

En este sentido, los megaproyectos de infraestructura urbana o desarrollo se han definido como grandes emprendimientos impulsados, principalmente por el Estado y/o empresas, tanto en zonas urbanas y rurales, frecuentemente se han llevado adelante en nombre del interés público, aunque su naturaleza sea eminentemente comercial. Dichos proyectos han requerido de la ocupación de territorios en los cuales se han generado afectaciones al entorno y la vida cotidiana de los habitantes así como la vulneración de los derechos ciudadanos. De la misma manera se han observado graves afectaciones a las áreas naturales que proveen una serie de servicios ambientales (recarga de mantos acuíferos, captura de carbono y mejoramiento de la calidad del aire, entre otros), que resulta fundamental preservar para la reproducción de la ciudad, lo que ha ocasionado un tipo de desarrollo urbano que, a decir de Luna (2016), es de carácter “predatorio y nocivo, pues termina por generar la sobreexplotación y contaminación de los recursos naturales, generando un modelo medioambientalmente insustentable” (p.107).

Si bien los proyectos se han justificado bajo el argumento del bien común y la posibilidad de acceder a bienes y servicios así como la generación de empleos y el desarrollo sostenible. Estas justificaciones no siempre se encuentran vinculadas con hechos que se puedan verificar, ya que las intervenciones requieren de una estrategia para su promoción e implementación que subraya los beneficios y tiende a ocultar las externalidades sociales y ambientales como el caso que aquí se aborda. En este sentido, la experiencia internacional, muestra que de cada nueve proyectos de infraestructura de transporte diez tienen sobrecostos, la mayoría

sobrestima el número de pasajeros y las proyecciones que se realizan no mejoran con el tiempo (Flyvberg, 2005).

En esta línea, la gestión de los grandes proyectos urbanos se ha caracterizado por la ausencia de mecanismos de participación ciudadana en la toma de decisiones, lo que ha originado una dinámica de confrontación y resistencia, así como la reivindicación de las identidades locales y el territorio. En efecto, la transformación de la ciudad generada por este tipo de emprendimientos se ha caracterizado por la presencia de una intensa conflictividad en la que los diversos actores locales, la gestión urbana y los instrumentos de ordenamiento del territorio muestran las contradicciones del desarrollo urbano que se ha mercantilizado al seguir las reglas del mercado y las tendencias neoliberales derivadas de los procesos económicos globales. Esto ha permitido que los habitantes de diversos sectores sociales sean quienes se movilizan y que su participación aumente en las movilizaciones en contra de proyectos urbanos que amenazan y vulneran sus derechos civiles, sociales, políticos y medioambientales. Particularmente, en proyectos de infraestructura, tales como autopistas y carreteras, aeropuertos, así como otros relacionados con la infraestructura física o social, están generando situaciones conflictivas que se pueden entender como disputas ciudadanas por el espacio urbano (Azuela y Cosacov, 2013; Sánchez-Mejorada, 2012; Pérez, 2013; Azuela, 2014; Villareal, 2014; Morales, 2014; 2017).

Un reto para cubrir el déficit de infraestructura física y urbana es a través de la gestión de los grandes proyectos, no sólo en términos técnicos y financieros, sobre todo en relación con la gobernanza metropolitana entendida como una relación distinta entre el gobierno, la sociedad y los actores privados en “la idea de gobernar con el público ciudadano que promueve un estilo de gobernar más de coordinación que de mando; más de asociación público-privada que de protagonismo gubernamental y más horizontal que vertical” (Rosas-Ferrusca, Calderón-Maya y Campos-Alanís, 2012: 118). Se requiere, por lo tanto, de un replanteamiento del modelo de gestión de la ciudad que se consolida a través de grandes proyectos de infraestructura cuya magnitud y complejidad conlleva gran incertidumbre, riesgos y numerosas implicaciones sociales y ambientales, las cuales no siempre se identifican, mitigan o compensan con las herramientas de ordenación del territorio existentes.

El megaproyecto Tren Interurbano México-Toluca y los avatares de la gestión urbana metropolitana

El megaproyecto Tren Interurbano México-Toluca se formula e implementa en el contexto de la orientación de la gestión urbana metropolitana a la lógica del libre mercado, lo que ha traído consigo que “la transformación del paisaje urbano se esté enfocando en zonas consideradas de desarrollo estratégico, lo que quiere decir que hay un proceso selectivo para generar los criterios de inversión que está directamente subordinado a los intereses del mercado y produce desequilibrios en otros puntos de la ciudad” (Pérez, 2013: 272).

Asimismo, el papel del Estado, por la vía de sus gobiernos, ha cambiado de urbanizador a facilitador, subordinado a las *razones del mercado*³ o, si se quiere, privatizador (Pradilla, 2015: 140). No obstante, hay que analizar en este caso los alcances de los procesos de privatización y la entrega de la planeación a los empresarios urbanos. Del mismo modo, *a golpe de menos Estado* y de un proceso de municipalización que no ha contado con una efectiva descentralización de los recursos públicos, la reforma del Estado ha ido deslegitimando la planeación urbana, toda vez que no cuenta con elementos para la regulación de los conflictos sociales (Coulomb, 2010).

La reforma al artículo 115 constitucional de 1999 ubicó en el nivel municipal mexicano las atribuciones más importantes en materia de desarrollo urbano, la definición del uso de suelo, transporte, servicios y la infraestructura para vivienda. Si bien en el plano discursivo se presentó como una reforma que buscaba el fortalecimiento municipal a través de la descentralización de las decisiones en los gobiernos locales así como el acotamiento a los poderes de la federación. En la práctica, las autoridades federales se desvincularon automáticamente del desarrollo territorial y urbano (Eibenschutz y Rodríguez, 2013). Frente a la deslegitimación de la planeación urbana, las grandes empresas inmobiliarias han buscado incidir principalmente en los programas de desarrollo urbano y tablas de uso de suelo y se han beneficiado del marco legal y los ordenamientos del

³ Las “razones del mercado” se refieren al capital y sus detentadores, esto es, los empresarios y el sector privado, así como las transnacionales y los monopolios.

territorio a nivel local⁴.

Hay que señalar que las políticas y los proyectos urbanos que se implementa a nivel metropolitano frecuentemente se encuentran fuera de los principales programas de desarrollo urbano y responden a decisiones pragmáticas, toda vez que los gobiernos actúan en función de las razones del mercado y la propia normatividad y prácticas gubernamentales que limitan la participación ciudadana (Pradilla, 2015: 137). En este sentido, Columb (2010) ha señalado que las decisiones en materia de planeación son discrecionales y coyunturales dentro de un esquema sectorizado y descoordinado que no cuenta con los mecanismos para la representación de la ciudadanía, lo que ha dificultado el establecimiento de proyectos consensuados; aunque para la gestión metropolitana se han establecido convenios de cooperación y coordinación intergubernamental para programas y proyectos urbanos Asimismo, en el contexto de la nueva constitución de la Ciudad de México se ha promovido la creación de un instituto metropolitano para la planeación y la gestión integral del territorio.

La gobernanza de la información

La investigación sobre los proyectos metropolitanos ha mostrado que se llevan a cabo al margen del sistema de planeación vigente. Es decir, se hace el cambio de uso de suelo de rural a urbano, de habitacional a comercial y de servicios sin que se justifique a partir de un estudio previo, se trata de trámites y formatos administrativos. Asimismo, la ejecución de los proyectos va más allá de la duración del mandato de los gobiernos locales; además, su naturaleza y el alcance muchas veces ponen en duda las competencias y capacidades de las autoridades de los distintos niveles de gobierno.

La gestión de dichos proyectos y su documentación es el resultado del trabajo interno principalmente de instancias técnicas y administrativas, excluyendo la participación de terceros desinteresados y de la ciudadanía en las etapas de diseño, planeación e implementación de los proyectos urbanos. Sin dichos estudios, se dificulta estimar los impactos y riesgos sociales, ambientales, económicos y culturales (Sabatini, Sepúlveda y Villaroel, 1996; Audefroy, 2008).

⁴ Así, el desarrollo institucional de los municipios está marcado por el hecho de que “la constitución prohíbe la formación de un nivel intermedio entre la municipalidad y el estado, lo cual impide la creación de estructuras institucionales para gestionar las más de cien áreas metropolitanas que existen en el país” (Arias, 2010: 14).

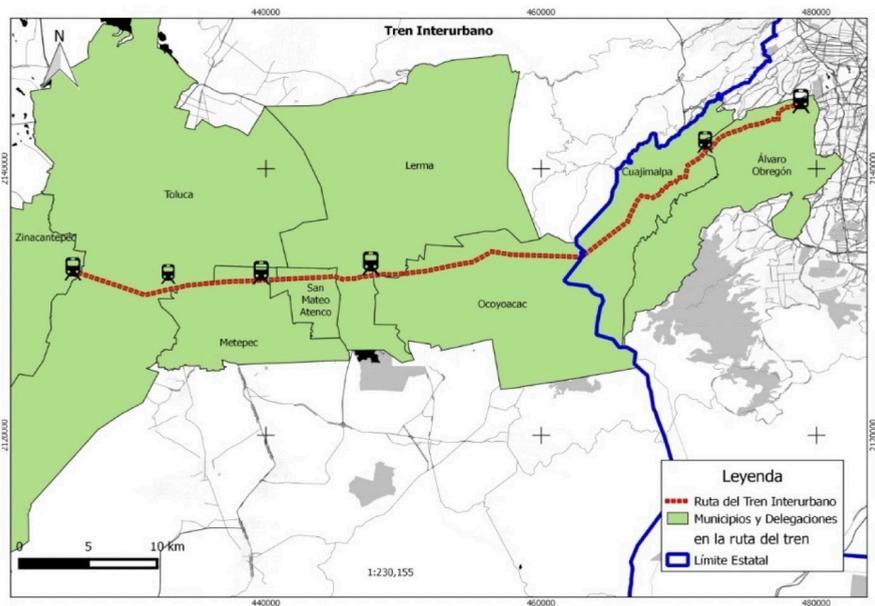
En el caso que se aborda, el 7 de julio de 2014, se puso en marcha la construcción del Tren Interurbano México-Toluca. En el acto de inauguración de la obra estuvieron presentes el Secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT) del Gobierno Federal, Gerardo Ruiz Esparza y el gobernador del Estado de México, Eruviel Ávila Villegas. Ambos informaron tanto de la construcción del Tren como de la nueva autopista de cuota Marquesa-Toluca. De acuerdo con los funcionarios, la carretera beneficiaría a cerca de 20 mil automovilistas cada día, quienes disminuirán su tiempo de recorrido al contar con vías más eficientes. En cuanto al tren, se anunció que este beneficiaría la movilidad de aproximadamente 3,5 millones de personas por año (SCT, 2014).

Los funcionarios declararon que los proyectos han sido el cumplimiento de los compromisos contraídos del Gobierno Federal y estatal, incluso los calificaron de *monumentales*, ya que consideraron que estos proyectos contribuirían a mitigar el impacto ambiental y modernizar la conectividad entre la Ciudad de México y Toluca. Discursivamente, la obra ha sido el resultado de la coordinación entre los gobiernos del Estado de México, la Ciudad de México y la federación, así como de los municipios por los que pasará el tren, sin embargo se ha observado un protagonismo de las empresas encargadas de estos trabajos, ya que han las que han llevado el timón en torno a la comunicación del progreso en su levantamiento.

De acuerdo con el proyecto técnico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) del Gobierno Federal, el Tren Interurbano contempla un sistema de transporte que conectará de manera *segura y eficiente* al Valle de Toluca con la zona Poniente de la Ciudad de México. Dicho transporte atenderá la problemática de movilidad que se presenta de manera crítica en esta zona. El mismo reporte describe las características del tren: tendrá una longitud estimada de 57,7 km. Contará con 4 estaciones intermedias (Terminal de Autobuses, Metepec/Aeropuerto, Lerma, Santa Fe) y 2 terminales (Observatorio y Zinacantepec). Se prevé que opere bajo un sistema de trenes eléctricos. Se estima que tendrá una demanda de 270000 pasajeros por día y correrá a una velocidad máxima de 160 km/h cuyo tiempo de recorrido aproximado del tramo completo, es decir de la terminal Observatorio hacia la terminal de Zinacantepec, será aproximadamente de 39 minutos (Figura 1).

Figura 1.

Trayecto y estaciones del proyecto del Tren Interurbano México-Toluca



Fuente: elaboración propia.

Por su parte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) informó que han concluido los estudios técnicos, los registros correspondientes, así como la firma de convenios con distintas instancias de los tres órdenes de gobierno (municipal, estatal y federal). Asimismo, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) ha emitido la Manifestación de Impacto Ambiental, señalando que si bien la zona por la que va a cruzar el tren “ya está impactada por la actividad humana”, toda vez que hay un crecimiento de la mancha urbana, se prevé que los impactos ambientales sean menores y de baja intensidad debido a que la mayor parte del trazo será a través de un viaducto elevado (SEMARNAT, 2014).

En 2014 se publicaron las bases del proyecto, tanto en el Diario Oficial de la Federación, como en el sitio electrónico de la SCT. Así como una ficha técnica del proyecto del Tren Interurbano. En la ficha técnica se señala que el proyecto se construirá en distintas etapas. Para ello se ha planteado la construcción de un primer tramo ferroviario en el municipio de Zinacantepec. Dicho tramo supone

un túnel de 36 km de longitud, para ello la SCT publicó el 28 de febrero de 2014, la convocatoria para la licitación pública nacional, según la Ley de Obras Públicas y servicios relacionados con las mismas.

Entre los beneficios que se han difundido por la dependencia federal destacan los siguientes:

- Ahorro en un tiempo de traslado para los usuarios que realizarán un viaje redondo en aproximadamente 90 minutos.
- Se reordenará el flujo vehicular (más de 200 mil vehículos al día).
- Se reducirán los gastos de mantenimiento de la infraestructura, vialidades y unidades de transporte público (calculado en 680 millones de pasajeros por año).
- Disminuirá la emisión de contaminantes en 3400 toneladas de dióxido de carbono (CO²) que representa el oxígeno producido por 276 hectáreas de bosque.
- Incrementará la seguridad en el traslado de las personas, así como una reducción de los accidentes que cada año ocurren (400 aproximadamente con 30 víctimas mortales en promedio).
- Generación de empleos en la primera etapa de la construcción en aproximadamente 17000 directos y 35000 indirectos.

Los estudios fueron elaborados por la empresa SENERMEX y la construcción de la obra se llevará adelante en el esquema de obra pública que incluye varias licitaciones para la obra civil. Se espera que los trabajos hayan concluido para la realización de las primeras pruebas de su operación en el último trimestre del año 2017, aunque ha presentado diversos atrasos y también se ha postergado la fecha de culminación que no será al final de este gobierno como se esperaba.

Cabe señalar que el consorcio que obtuvo la licitación para la construcción del primer tramo (Zinacantepec) han sido la empresa española

OHL y La Peninsular, propiedad de Carlos Hank González, hijo de Carlos Hank Rohn, y familiar del ex gobernador mexiquense, Carlos Hank⁵. Los trabajos de construcción han iniciado en las avenidas Reyes Heróles y Las Torres, en el sur de la ciudad de Toluca. El Tren correrá por una vía elevada de entre seis y once metros de altura. Sobre la avenida México-Toluca descenderá a ras de suelo hasta La Marquesa, y de ahí se construirá un túnel, mismo que corresponde a la segunda etapa del proyecto, obra que también será licitada.

En cuanto a la tercera etapa, será Santa Fe-Observatorio, por la avenida Vasco de Quiroga, este tramo también será en licitación así como la adquisición de las vías y los trenes. Se estima que el costo de la obra será de 40 mil millones de pesos mexicanos (poco más de 200 millones de dólares americanos), según declaró el Secretario de Comunicaciones Federal⁶. Es de llamar la atención que el Instituto Mexicano para la Competitividad ha señalado que la construcción del tren ya no es socialmente rentable toda vez que el costo de la obra se ha incrementado en más del 55% respecto de la proyección original. Esta etapa ha presentado una fuerte oposición y movilización ciudadana. A continuación, se analizará en términos del derecho a la ciudad.

Oposición ciudadana (al tercer tramo) y cambio de ruta del tren interurbano: mapas del poder

El tercer tramo del Tren Interurbano México-Toluca ha generado oposición por parte de los ciudadanos y habitantes de la zona poniente (Observatorio-Santa Fe). En dicha oposición, han participado vecinos de más de treinta colonias y noventa comités vecinales de las delegaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa. Entre otras, las siguientes organizaciones: el comité vecinal de la colonia La Huerta, la Unión de Colonos Camino Real, la organización Nueva Generación de Familia Procalli y organizaciones de vecinos de Santa Fe.

⁵ Cabe mencionar que el Presidente de México, Enrique Peña Nieto, se le ha relacionado con el llamado grupo Atacomulco que ha tenido su campo de acción en el Estado de México y del cual han salido varios gobernadores del estado, incluido el señalado Carlos Hank.

⁶ La Jornada, 8/VII/14.

La oposición sobre dicho tramo se originó porque en el proyecto se tenía contemplado que la obra pasara sobre la avenida Vasco de Quiroga, la cual es una de las principales vialidades de esta zona, pero presenta serias limitaciones de espacio. Esto ocasionaría un colapso al generar un alto impacto urbano y ambiental ya que para Vecinos Unidos el proyecto viola el Programa de Ordenamiento Ecológico al ocasionar una inmensa tala de árboles en zona de conservación ambiental. Los vecinos han señalado que esta tendría un doble tránsito vehicular y agudizarían los conflictos viales existentes en esa zona de la ciudad. Asimismo, han señalado que la obra pone en riesgo el patrimonio histórico del pueblo de Santa Fe, ya que quedaría *sepultado* por la construcción de un tramo elevado. Por lo anterior, la oposición ciudadana al tercer tramo tenía como objetivo la exigencia del cambio de ruta e información pública sobre las implicaciones de la obra. Además, han demandado que el tren pase por la carretera federal a Toluca y que corra por la avenida Constituyentes como alternativa al trazo inicial.

Con respecto al cambio de ruta, el vocero de la Unión de Colonos Camino Real, Gerardo Garduño, señaló lo siguiente: “No nos oponemos a la realización de esta obra, nos oponemos al trazo por el impacto terrible que esto causaría sobre nosotros”⁷. En este sentido, los colonos han demandado el diálogo con las autoridades federales y locales “para conocer los impactos ambiental, urbano, económico y social, que tendrán dichas obras en nuestra comunidad y proponer trazos alternativos a la misma que no afecten el tejido social y el desarrollo de las 33 colonias involucradas”⁸.

Para ello han utilizado acciones de protesta y acciones institucionales. Entre las acciones de protesta se encuentran las siguientes: bloqueo de la autopista México-Toluca, bloqueos de la avenida Vasco de Quiroga en ambos sentidos, caminatas de la glorieta Vasco de Quiroga y diversas calles del pueblo de Santa Fe; han elaborado pancartas en las que se hizo explícita esta demanda, han golpeado cacerolas durante su recorrido, asimismo, han realizado manifestaciones públicas de inconformidad en la Glorieta de la Loma, cerca de los corporativos de Santa Fe.

⁷⁻⁸ Milenio, 23/XII/14.

Entre las acciones institucionales se encuentran las siguientes: a) se han realizado mesas de diálogo con las autoridades locales y federales en donde solicitaron un estudio de impacto ambiental sobre la obra pero no han obtenido respuesta por parte del Gobierno Federal; b) se ha presentado una queja ante la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) por el posible impacto negativo que causará el proyecto del Tren Interurbano; c) han interpuesto una queja contra la SCT por haber reservado la información del proyecto por diez años; d) la realización de una serie de foros con expertos en los que se han discutido las implicaciones del proyecto y las posibles violaciones a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, entre otros asuntos.

La oposición ciudadana ha encontrado aliados tanto de algunos miembros de la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México, el delegado de Álvaro Obregón y la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México. Entre los primeros se encuentra el diputado local, Eduardo Santillán, miembro de la fracción parlamentaria del Partido de la Revolución Democrática (PRD), quien ha planteado que la ruta del Tren Interurbano debería ser definida por los especialistas y no una *imposición* por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Incluso mencionó que el proyecto puede implementarse de igual manera por una avenida distinta de la inicial, por ejemplo la Barranca del Río Tacubaya y Prolongación Paseo de la Reforma en donde el trazo sería recto, con lo cual se reduciría el impacto.

En el mismo sentido se ha pronunciado el diputado, Fernando Rodríguez, del Partido Acción Nacional (PAN), quien ha insistido en la necesidad de hacer transparente la información del proyecto y ha llamado a reanudar el diálogo entre los vecinos y las autoridades. Incluso ha mencionado que ya ha presentado un recurso de revisión. Asimismo, la fracción del PAN en la Cámara de Diputados ha pedido a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, aplazar el inicio de las obras hasta que se alcancen los acuerdos entre los vecinos de las colonias afectadas y las autoridades involucradas en la ejecución de la obra.

Por su parte, el delegado de Álvaro Obregón, Leonel Luna, ha señalado que ha realizado una petición a las autoridades federales y al gobierno capitalino para que presenten toda la información sobre el proyecto del Tren. Además, calificó de *imprudente* la forma en que ha actuado la SCT, ya que se dio a conocer

la obra sin un proyecto ejecutivo. De modo que los colonos han declarado que “ni siquiera se le ha mostrado el proyecto a las autoridades” de manera que desconocen la forma en que serán afectados y los posibles impactos urbanos, sociales y económicos⁹.

Ante las posibles consecuencias del proyecto y porque la SCT ha reservado hasta por diez años la información de la obra, los vecinos de las colonias de Santa Fe y Observatorio decidieron interponer una queja contra esta dependencia federal ante la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF). La CDHDF ha solicitado al jefe de gobierno de la Ciudad de México, Miguel Ángel Mancera, aplazar la obra del Tren Interurbano México-Toluca hasta que no se logre un consenso con los vecinos del Pueblo de Santa Fe. Además, en la resolución de la CDHDF se solicita la reanudación de las mesas de trabajo con los vecinos de la zona ya que estas se han suspendido, sin embargo, hasta ahora no se han cumplido estas recomendaciones y la construcción del tren ha seguido su curso.

Con las movilizaciones de los habitantes de la zona, se determinó cancelar el tramo del tren interurbano a través de la avenida Vasco de Quiroga. En efecto, la SCT y la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (SOBSE) acordaron la modificación del trazo para el último tramo del tren México-Toluca en su llegada a la Ciudad de México. La SOBSE confirmó que esto fue resultado de mesas de diálogo con los vecinos de Santa Fe. Por su parte, “integrantes del colectivo Vecinos Unidos Santa Fe solicitaron a las autoridades capitalinas y federales formalizar por escrito la modificación de la ruta del Tren Interurbano México-Toluca y se les permita conocer el nuevo proyecto”¹⁰.

La dependencia capitalina señaló que el nuevo trazo pasará por terrenos federales que son propiedad de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA). Asimismo, la SOBSE destacó que con la modificación del proyecto en su tramo final para llegar a lo que será la terminal Observatorio, la zona urbana de Santa Fe no recibirá el impacto de las obras ni será modificada. La vía partirá hacia la zona de City Santa Fe donde tendrá su primera estación por una ruta que inicialmente contemplaba la

⁹ La Jornada, 08/XII/14.

¹⁰ Milenio, 22/IX/15.

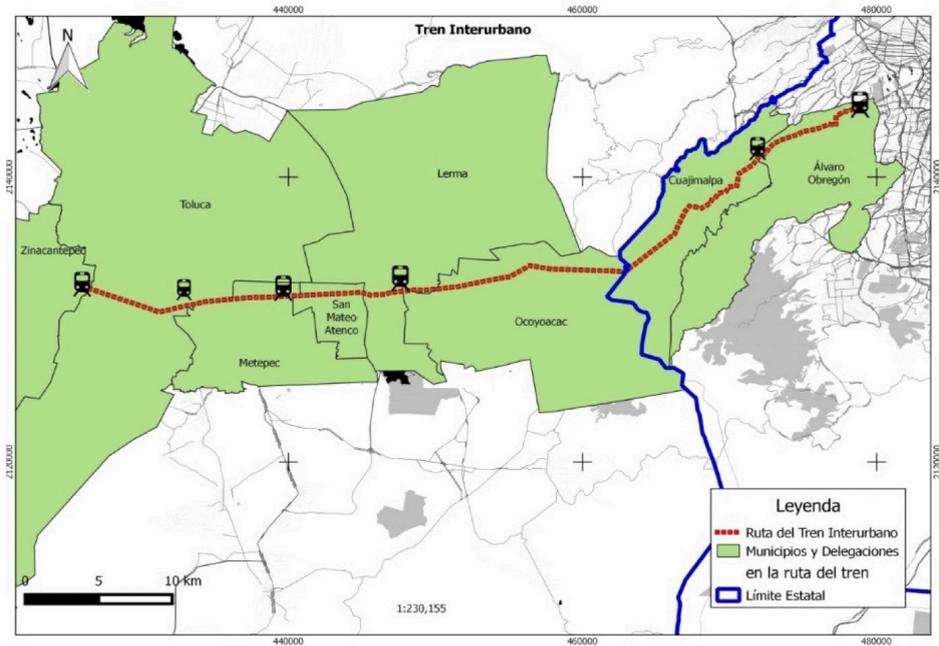
Avenida Vasco de Quiroga. Así, en el mes de octubre del año 2015 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en coordinación con el Gobierno del Distrito Federal (GDF), realizaron ajustes técnicos al trazo del Tren y modificaron 4,3 kilómetros a la ruta original.

En una reunión estuvieron presentes los diputados del Partido de la Revolución Democrática (PRD), Leonel Luna y Raúl Flores, que han apoyado a los vecinos en esa petición ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el cambio de trazo. Edgar Tünguí, funcionario federal, dijo que información proporcionada por la SCT es que el tren no va a ir por Vasco de Quiroga sino por Barranca del Río Tacubaya, conocida como *De los Militares*, pues pasa por instalaciones de la SEDENA, que “es zona federal y es un tema que trabajamos con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes”, como expuso el funcionario¹¹. Luna dijo que desde que se presentó el proyecto original, el gobierno capitalino recibió una serie de solicitudes de los comités ciudadanos para que se modificara el trazo, explicó que la solicitud fue debida a las condiciones de saturación de vehículos y comercios que tiene la avenida actualmente. Además, de que no tiene las dimensiones para una obra como el tren y un punto fundamental es que cruza por zona patrimonial del Pueblo de Santa Fe, cuando “se presentó la solicitud de casi 25 comités ciudadanos al jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, quien se comprometió a revisar el proyecto y ver la posibilidad de generar otra alternativa, y hace unos días se anunció el cambio de trazo”¹². Asimismo, participaron los coordinadores de los comités ciudadanos de Santa Fe, Palmitos, Unidad Habitacional Belén, San Fe, la Conchita, Pino Suárez, Real Monte, Bella Vista, Las Cuevitas, entre otros. La figura 2 muestra el nuevo trazado.

El cambio de ruta es significativo porque se considera un resultado de la organización de los habitantes y vecinos de la zona que serían afectados por el paso del tren. Cabe destacar que en este proceso se generaron capacidades organizativas y vínculos con organizaciones sociales y ambientales, activistas, académicos y algunos políticos que se unieron en apoyo a los ciudadanos, asimismo, la organización de foros permitió el debate y la discusión sobre las implicaciones de la obra y ha dado como resultado la propuesta de una nueva ruta para el recorrido del tren que fue tomada en cuenta por los funcionarios y autoridades.

¹² La Jornada, 18/VII/2015

Figura 2.
Modificación de la ruta del Tren Interurbano



Fuente: elaboración propia.

El cambio de ruta es significativo porque se considera un resultado de la organización de los habitantes y vecinos de la zona que serían afectados por el paso del tren. Cabe destacar que en este proceso se generaron capacidades organizativas y vínculos con organizaciones sociales y ambientales, activistas, académicos y algunos políticos que se unieron en apoyo a los ciudadanos, asimismo, la organización de foros permitió el debate y la discusión sobre las implicaciones de la obra y ha dado como resultado la propuesta de una nueva ruta para el recorrido del tren que fue tomada en cuenta por los funcionarios y autoridades.

En esta línea, se denunció que el temor de los habitantes a ser despojados de sus terrenos fue un factor importante así como el descontento por las diversas externalidades, particularmente, las organizaciones “Vecinos Unidos de Santa Fe” y el colectivo UTOPIA han realizado foros de discusión y deliberación

con expertos y ciudadanos sobre las repercusiones del tren. La organización de vecinos y de los habitantes ha buscado espacios de diálogo y negociación con las autoridades, asimismo han demandado que se tenga en cuenta la división social de espacio, la posible privatización del territorio y del hábitat, así como el uso del espacio público para el beneficio común, y no sólo para el provecho de inversionistas privados.

Una de las mayores preocupaciones que han denunciado los vecinos de la zona es la dimensión ambiental y las consecuencias en el corto y largo plazo; por ejemplo, la tala de árboles ha resultado una de las acciones más agresivas al medio ambiente. En diversos municipios del Estado de México los vecinos han señalado la voracidad para con el ecosistema y ante esta preocupación, una de las autoridades competentes para resolver el tema, la Comisión Nacional Forestal, ha recibido instrucciones del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI) para hacer pública la información sobre la cantidad de árboles que han sido talados. En este sentido, un dato preocupante es lo que ha señalado Laura Mitzi Barrientos, delegada de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), quien informó en conferencia de prensa, que por las obras del tren interurbano se tiene proyectada, por parte de la empresa concesionaria, la tala de aproximadamente mil ochocientos árboles, con lo cual sumado a los árboles que ya se han talado, la cifra aproximada asciende a 38 mil 842 árboles en la zona de la Marquesa.

El gobernador del estado de México, Eruviel Ávila, detalló que su gobierno realizaría la plantación de más de 700 mil árboles, incluyendo zonas muy alejadas de La Marquesa, donde se han concentrado los cortes. Estas zonas son: “En Lerma, en la zona de San Lorenzo Huitzilapa; en Santa María Tlalmimilolpan, en San Francisco Xochicuatla, ahí son 182 hectáreas; en Ocoyoacac, en San Juan Coapanoaya, en San Jerónimo Acapulco, en San Pedro Atlapulco, ahí son 46 hectáreas; en Oztolotepec, San Mateo Capulhuác, con 80 hectáreas; en Tianguistenco, en Santiago Tilapa son 62 hectáreas”, lo que da cuenta de la magnitud del daño realizado a las zonas de conservación ambiental, sin embargo,

queda pendiente conocer con precisión cuáles son las consecuencias ecológicas de esta medida¹³.

Finalmente, la oposición a estos megaproyectos ha estado conformada por habitantes de localidades afectadas, colectivos ambientalistas y ecologistas, y diversas organizaciones no gubernamentales (ONGs), así como académicos, intelectuales y políticos que acompañan las luchas de la oposición, a nivel local y nacional, de modo que la oposición ciudadana a los megaproyectos ha encontrado aliados a sus causas. En este sentido, se observa un malestar e inconformidad con las decisiones gubernamentales que ha detonado el surgimiento de organizaciones civiles cuya exigencia principal es que se les tome en cuenta como una suerte de *reclamo democrático* en las formas de hacer ciudad. Dicho reclamo se origina, en el caso del tren, en la necesidad de los vecinos y habitantes del pueblo de Santa Fe de ser tomados en cuenta y escuchados por las autoridades ya que se verían afectados directa e indirectamente por la construcción.

Como hemos visto, la oposición al tren interurbano se ha centrado en denunciar tanto las afectaciones negativas para los habitantes y los impactos sobre el medio ambiente, así como su cancelación al derecho a la ciudad.

Implicaciones sociales y ambientales del proyecto

Diversos actores de la sociedad civil han denunciado una serie de afectaciones al entorno ecológico, social y cultural del territorio donde pasaría la obra. Algunos expertos han señalado que los posibles cambios en los planes de construcción, a causa de la oposición de los vecinos, no están exentos de riesgos, aunado a la opacidad en la información sobre el proyecto. La ausencia de información sobre los estudios de impacto ambiental, urbano y de movilidad. Por ejemplo, el arquitecto Juan Martín Monroy ha denunciado el *ecocidio* de la flora y la fauna, que se refiere a la tala de más de 37 mil árboles a cargo de las autoridades federales en materia medioambiental, lo que ha provocado un rechazo tanto de los automovilistas que circulan por la zona como por usuarios de las redes

¹³ El Universal 26/XII/2014.

sociales, dicha inconformidad ha hecho que la SCT se comprometiera a plantar 10 árboles por cada uno de los que se derribarían; sin embargo no se ha informado del cumplimiento de estas acciones.

La llegada del tren implicaría una nueva dinámica en relación con los asentamientos urbanos y la expansión de la ciudad, ya que existe una gran demanda por espacios habitables, algunos inicialmente irregulares, otros se han transformado en colonias en las delegaciones de la zona poniente. Por ejemplo, en la delegación Álvaro Obregón: La Era, Jalalpa, Minas, Arenal, Torres, San Miguel Arcángel y La Araña, otras cercanas a los pueblos, por ejemplo, Santa Lucía que han aprovechado las características del entorno: bosques, cauces de río y manantiales.

Sin embargo, dichos asentamientos generan diversos problemas tanto ecológicos como sociales, dicha delegación cuenta con un alto índice de zonas de riesgo, principalmente la zona de las barrancas. En época de lluvias esta situación se agrava ya que se presenta reblandecimiento del suelo y subsuelo, derrumbes y desgajamientos de tierra y piedras, lo que pone en riesgo severo las edificaciones *precarias* y sus habitantes. Aunado al deterioro del medio ambiente, la deforestación, erosión y la contaminación de ríos y manantiales que han sido sometidos al uso habitacional. En las zonas altas de la delegación Cuajimalpa, los propietarios de grandes extensiones de tierra y fraccionadores seguirán impulsando diversos proyectos residenciales que tienen como principal atractivo la combinación de los servicios urbanos con la *belleza natural del campo*, principalmente para las clases medias y altas.

En este sentido, en algunos municipios del Estado de México como Zinacantepec, miembros de los núcleos ejidales han declarado que el tren representa una amenaza por la eventual atracción a los especuladores inmobiliarios, quienes han sido los responsables de la intensa urbanización de la zona. Varios ejidatarios han señalado la amenaza de la privatización del Nevado de Toluca mediante un decreto presidencial, medida que se encuentra relacionada con la obra ferroviaria y que le permitirá al Grupo Atlacomulco hacer negocios en un área de 53 mil hectáreas del volcán. En el municipio de Ocoyoacac (donde se asienta la zona turística de La Marquesa) también se verá afectado por la obra ya que los ejidatarios se han dividido, por un lado, los que quieren que se les pague bien por sus tierras, mientras que otros denuncian que les han ofrecido

cantidades muy por debajo del valor de las tierras y se rehúsan a vender.

Por otro lado, los investigadores Aguiluz, Ramírez y Gutiérrez (2014) han puntualizado algunos de los problemas ambientales que traerá la construcción del tren, a saber:

- Una mayor contaminación y deterioro del medio ambiente como consecuencia de la construcción de las vialidades o infraestructura ferroviaria porque conllevaría a los desplazamientos de tierras, erosión, deforestación, contaminación de ruido, de agua, de aire.
- Desplazamiento de tierras, derivado de la necesidad de acumular terraplenes ferroviarios lo que obligará a tomar de otros sitios la tierra necesaria. Cuando la que se extrae en la construcción de túneles no puede utilizarse para la formación de terraplenes próximos.
- Erosión, en las zonas de excavación, se observa un peligro latente. Asimismo, la construcción de estaciones provocaría una consolidación e impermeabilización del suelo, en contraste con las vialidades para el transporte, lo que no implica el sellado de superficies y, por lo tanto, el agua de lluvia puede filtrarse con normalidad. Sin embargo, una concepción errónea de las obras puede provocar estancamientos de agua y derrumbes. La infraestructura de las carreteras y de las líneas férreas son contrastantes, y podrían provocar derrumbes.
- Deforestación, la construcción del proyecto exige la tala de árboles de grandes dimensiones cuya función es vital para la generación y limpieza del aire que respiramos.
- Ruido, que es un tipo de contaminación, producido por las diversas emisiones ya sean las originadas directamente por el tráfico ferroviario, o las que proceden de las infraestructuras conexas, las estaciones de clasificación, las estaciones de trasbordo para el transporte combinado. La emisión de ruidos provoca reacciones físicas y psíquicas en el ser humano. Por la infraestructura, así como por el número de trabajos que se llevan a cabo en las instalaciones conexas se generan ruidos de intensidad y frecuencia variables que ponen en riesgo al entorno y la población.

A pasar de lo anterior, el proyecto cuenta con la autorización de la Manifestación de Impacto Ambiental de la SEMARNAT para construirse cruzando parques y áreas naturales protegidas. En este punto, algunos expertos advierten que es necesaria una evaluación ambiental más profunda de su impacto, pues cualquier cambio en esas áreas podría alterar de forma grave los ecosistemas

que resguardan. En este sentido, se encuentran en riesgo las áreas naturales protegidas Zempoala-La Bufa, que son consideradas las reservas naturales más extensas del Estado de México, con una extensión de 105, 875 hectáreas, mientras que el parque natural Bosque Otomí-Mexica es un importante centro ceremonial de varias comunidades indígenas que habitan el Estado de México. Existe un riesgo también en el santuario del agua Río San Lorenzo, el parque Alameda Poniente San José de la Pila, los ríos Verdiguél y Salazar, y los arroyos Cano y Tacubaya: regiones que captan agua de lluvia y favorecen la recarga de los mantos acuíferos que abastecen de este recurso al Área Metropolitana y sobre todo a la Ciudad de México.

Reflexiones finales

La construcción del tren interurbano permitirá la conectividad entre la Ciudad de México y Toluca, consolidando así la integración metropolitana; sobre todo en la zona del poniente de la ciudad. Sin embargo, la solución propuesta al problema de movilidad resulta contradictoria, toda vez que al mismo tiempo que inicia la obra del tren, de manera paralela se han construido dos autopistas de cuota que incentivarán el uso del automóvil, lo que pone en entredicho los beneficios esperados para los habitantes de la zona metropolitana y muestra que dicho proyecto está generando un modelo que promueve la insustentabilidad socioambiental.

La oposición ciudadana que se ha configurado en torno al proyecto del tren ha denunciado el carácter empresarial cuya lógica es la renta a costa de las afectaciones sociales y ambientales, lo que se corrobora con las diversas formas y mecanismos administrativas que se utilizaron para avalar el proyecto, así como la invasión y expropiación de las tierras comunales e incluso áreas naturales protegidas, que brindan servicios ambientales vitales para la Ciudad de México, en este punto queda pendiente cuantificar los daños y precisar las consecuencias ecológicas derivadas de esta decisión.

En este caso, tiene sentido seguir preguntándose quiénes ganan con el desarrollo del proyecto, es evidente que se ha configurado una coalición urbana que se ha consolidado y beneficiado y grandes sectores sociales y los habitantes se

han afectado negativamente. Más aún se les ha negado sus derechos, su derecho a la ciudad.

Es de llamar la atención las severas limitaciones de los estudios que presentan tanto las empresas encargadas de las obras como las autoridades, para identificar y mitigar los costos y externalidades que los proyectos de infraestructura conllevan. Resulta urgente indagar más sobre los posibles impactos ambientales, lo que incluye la deforestación, contaminación del aire y del suelo, ruido, afectaciones a flora y fauna, y las externalidades por el crecimiento urbano en esa zona de la ciudad.

Asimismo, las consecuencias del desarrollo urbano no se han repartido de manera responsable entre los tomadores de decisiones y los empresarios urbanos, quienes reclaman privilegios y concesiones para impulsar un mayor desarrollo del territorio en términos de competitividad y atracción de capitales privados, asimismo se ha desatendido a numerosas poblaciones que se ven empobrecidas, desplazadas y afectadas en su entorno y calidad de vida a causa de los megaproyectos que han sido orientados hacia un desarrollo desigual que ha afectado los derechos de los habitantes y su vida en comunidad, su derecho a la ciudad.

En este caso se ha mostrado la necesidad de incorporar la participación de los vecinos y habitantes de las colonias y los pueblos quienes han denunciado una serie de irregularidades relacionadas con la obra así como la falta de información y opacidad del proyecto. Es de llamar la atención el papel de los gobiernos tanto locales como federal en la facilitación de dichos proyectos, la ausencia de información sobre la construcción, planes y la franca violación de la reglamentación lo que retrasa el derecho a la ciudad de los habitantes de la zona metropolitana. En este sentido, la modificación de la ruta es un logro parcial de la oposición ciudadana que ha modificado la tendencia privatizadora del proyecto y ha reivindicado tanto la identidad como el arraigo al territorio de los habitantes del pueblo de Santa Fe ante la amenaza de un proyecto que podría modificar radicalmente su entorno y calidad de vida y cuyas afectaciones sociales y ambientales aún no se han cuantificado.

Por último, es necesario un replanteamiento de la función de las herramientas existentes para la ordenación del territorio y la planeación de la

ciudad que considere la participación de los habitantes de la ciudad, así como la construcción de espacios de diálogo y negociación entre los diversos actores involucrados en la construcción de la ciudad, lo anterior permitirá trascender las reglas del mercado y avanzar en la construcción del derecho a la ciudad.

Bibliografía

Aguiluz, J., Ramírez, M. y Gutiérrez, R. (2014). Análisis de riesgo ambiental en la operación del Tren Interurbano México-Toluca. Toluca: Coloquio Internacional de Diseño UAEMEX.

Audefroy, J. (2008). Construcción de riesgos: los megaproyectos en México. *Revista Ciudades*, 79: 54-72.

Azuela, A. y Cosacov, T. (2013). Transformaciones urbanas y reivindicaciones ambientales. En torno a la productividad social del conflicto por la construcción de edificios en la Ciudad de Buenos Aires. *EURE*, 118: 149-172.

Carrión, F. (2013). El desafío político del gobierno de la ciudad metropolitana en América Latina. En Iracheta, A. (Coord.). *Reflexiones sobre política urbana*. Ciudad de México: El Colegio Mexiquense, p. 17-46.

Centro Mario Molina. (2014). *Estudio del Sistema de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca*. México: Gobierno del Estado de México-Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Coulomb, R. (2010). La planeación y la gestión urbana frente a la utopía de la gestión incluyente. En Álvarez, L., Sánchez-Mejorada, C. y San Juan, C. (Coords.). La gestión incluyente en las grandes ciudades. Ciudad de México: UNAM, UAM-INAH-JPE, p. 131-152.

Díaz, F. (2009). El impacto de los megaproyectos en las ciudades españolas. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 24(1): 193-218.

Eibenschutz, R. y Rodríguez, R. (2010). Globalización, desarrollo y ciudades ¿Veinticinco años de política urbana en México? En Iracheta, A. (Coord.). *Reflexiones sobre política urbana*. Ciudad de México: El Colegio Mexiquense, p. 54-79.

Flyvberg, B. (2005). Design by deception: the politics of megaproject approval. *Harvard Design Magazine*, 22: 50-59.

Iracheta, A. (1997). *Planeación y desarrollo: una visión de futuro*. México: Plaza y Valdés.

Isunza, E. (2006). Para analizar los procesos de democratización: Interfaces socioestatales, proyectos políticos y rendición de cuentas. En Isunza, E. y Olvera, A. (Eds.). *Democratización, rendición de cuentas y sociedad civil: Participación ciudadana y control social*. Ciudad de México: CIESAS/Universidad Veracruzana/Miguel Ángel Porrúa, p. 265-291.

Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.

Luna, J. (2016). La insustentabilidad socioambiental de la producción del espacio urbano en el capitalismo específicamente neoliberal. *Revista de Geografía Espacios*. 6(11): 89-109.

Morales, J. (2017). Disputas ciudadanas en torno a los megaproyectos urbanos en la Ciudad de México. *Espacialidades*, 7(2): 35-62.

Morales, J. (2014). Movilización ciudadana frente al proyecto de la Autopista Urbana Oriente en la Ciudad de México. *CUHSO-Cultura, Hombre y Sociedad*. 24 (2): 127-134.

Pérez, M. (2013). Entre la resistencia ciudadana y los megaproyectos: el caso de la autopista urbana poniente. *Espacialidades*, 3(2): 67-103.

Pradilla, E. (2015). Las razones del mercado y las políticas urbanas en la Zona Metropolitana del Valle de México. En Ramírez, B. y Eibenschutz, R. (Coords.). *Repensar la metrópoli. Reflexiones sobre planeación y procesos metropolitanos*. Ciudad de México: UAM, p. 136-150.

Rosas-Ferrusca, F., Calderón-Maya, J. y Campos-Alanís, H. (2012). Elementos conceptuales para el análisis de la gobernanza territorial. *Quivera*, 14(2): 113-136.

Sabatini, F., Sepúlveda, C. y Villaroel P. (1996). Cinco dilemas sobre participación ciudadana y evaluación del impacto ambiental. *Ambiente y Desarrollo*. XII(1): 16-21.

Sánchez-Mejorada, C. (2012). Límites, tensiones y retos de la participación ciudadana: las tendencias en los últimos años en la Ciudad de México. Cartagena de Indias: Congreso Internacional del CLAD sobre Reforma del Estado y de la Administración Pública.

Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (2016). *Manifestación de impacto ambiental modalidad regional del transporte masivo de pasajeros en la modalidad de tren Toluca-Valle de México, entre el Estado de México y el Distrito Federal*. Ciudad de México: SMRN.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2014). *Ficha técnica del Tren Interurbano México Toluca*. Ciudad de México: SCT.

Villareal, M. (2014). Megaproyectos y movilización por la rendición de cuentas en Monterrey, México. *QUID 16*, 4: 224-248.

Enviado: 15 de junio de 2018

Aceptado: 10 de noviembre de 2018