

REPORTE DE INVESTIGACIÓN

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA



EL MEGAPROYECTO TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA (TIMT): GOBERNANZA METROPOLITANA Y CONFIGURACIÓN DE ESCENARIOS DELIBERATIVOS DE CONFLICTIVIDAD SOCIO AMBIENTAL.

Jesús Carlos Morales Guzmán (Titular "C" Tiempo Completo)

REPORTE DE INVESTIGACIÓN

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA

EL MEGAPROYECTO TREN INTERURBANO MÉXICO -TOLUCA (TIMT):
GOBERNANZA METROPOLITANA Y CONFIGURACIÓN DE ESCENARIOS
DELIBERATIVOS DE CONFLICTIVIDAD SOCIOAMBIENTAL.

Jesús Carlos Moráles Guzmán (Titular "C" Tiempo Completo)

División de Ciencias Sociales y

Humanidades Lic. Miguel Pérez López
Director

Lic. Gilberto Mendoza Martínez
Secretario Académico

Mtro. Francisco Javier Rodríguez Piña
Jefe del Departamento
de Sociología

Dr. Jesús Carlos Morales
Guzmán Coordinador de
Investigación

Dr. Alfredo Garibay Suárez
Coordinador de Difusión y Publicaciones

Universidad Autónoma
Metropolitana Unidad
Azcapotzalco
División de Ciencias Sociales y
Humanidades Coordinación de Difusión
y Publicaciones

Reporte de Investigación:

**EL MEGAPROYECTOTREN INTERURBANO
MÉXICO - TOLUCA (TIMT): GOBERNANZA
METROPOLITANA Y CONFIGURACIÓN DE
ESCENARIOS DELIBERATIVOS DE
CONFLICTIVIDAD SOCIO AMBIENTAL.**

Dr. Jesús Carlos Morales Guzmán

Reporte de Investigación vinculado con el Proyecto
Ciudades en disputa y políticas urbanas en el siglo
XXI , número 1105 que se inscribe la LGAC :
Gobierno , políticas públicas y sociedad civil .
Aprobado en la sesión 529 del 08/11/2018.

Índice

- 7 Presentación
- 8 Resumen
- 8 Introducción
- 8 1. Gobernanza empresarial y fragmentación institucional metropolitana: “ primero el contrato luego el plan
- 12 2. De la oposición a la juridificación de los conflictos: “el tren se va adescarrilar”
- 18 3. Despojo de bienes comunes (agua, bosque y parques nacionales): !nos han dejado sin agua, y nos dicen que no hay afectaciones!
- 20 4 Reflexiones finales Bibliografía

Presentación

El presente reporte de investigación, que lleva por título "El megaproyecto Tren Interurbano México Toluca (TIMT): Gobernanza metropolitana y configuración de escenarios de conflictividad socioambiental" fue elaborado por el Dr. Carlos Jesús Morales Guzmán, como integrante del Área de Sociología Urbana del Departamento de Sociología, y es resultado de su proyecto de investigación *Ciudades en disputa y políticas urbanas en el siglo XXI*.

En su reporte, el Dr. Morales Guzmán nos presenta una novedosa investigación sobre los problemas ecológicos y sociales que surgieron desde el inicio de su planificación y, más tarde, alrededor del inicio de la construcción del llamado Tren Interurbano México-Toluca en 2014. La investigación apunta a señalar, a partir de fuentes periodísticas y de información pública, la manera en que a lo largo del tiempo el proyecto ha estado inmerso en una situación repleta de complejidades y tropiezos, relacionados tanto por el laberinto y fragmentación de la gestión metropolitana, como con la dificultad de lograr una gobernanza posible -es decir, alcanzar el equilibrado desarrollo económico, social e institucional estable y duradero que permita el sano equilibrio entre el las empresas, el Estado, la sociedad civil y el mercado- así como con la presencia de resistencias ciudadana y la consecuente judicialización, ante el desarrollo del megaproyecto por problemas de propiedad de la tierra, invasión de propiedades comunales y otros.

Así, como es evidente, la realización del TIMT ha presentado múltiples conflictos de todo tipo -algunos de los cuales analiza este trabajo- que han significado que, hasta la fecha, el proyecto no haya logrado su conclusión.



Mtro. Javier Rodríguez Piña
Jefe del Departamento de Sociología

El megaproyecto Tren Interurbano México- Toluca (TIMT): gobernanza metropolitana y configuración de escenarios deliberativos de conflictividad socioambiental

Jesús Carlos Moráles Guzmán¹

Resumen

El presente reporte de investigación aborda el megaproyecto de infraestructura vial, Tren Interurbano México - Toluca (TIMT), diseñado para conectar la Zona Metropolitana de Toluca con la Ciudad de México, desde la perspectiva de la gobernanza metropolitana y los conflictos socioambientales que se originan en torno al proyecto y se expresan en disputas públicas que ponen en juego formas diferenciadas de producción, apropiación, usos y significado de los bienes y los recursos naturales para los diversos actores involucrados (Merlinsky, 2017 y Morales, 2017). La estrategia metodológica consistió en una sistematización de hechos a partir de la revisión de la prensa y medios públicos, el registro de las posturas de algunos de los actores involucrados así como análisis espacial de los conflictos.

Los resultados de investigación describen los escenarios de fragmentación institucional en el que esta inmersa la gestión metropolitana y las operaciones de gobernanza empresarial que imperan; así mismo de resistencia ciudadana frente al megaproyecto y la juridificación del conflicto por la propiedad de la tierra; y los mecanismos de despojo de bienes comunes (agua, bosques y parques nacionales) así como la imposición violenta del proyecto sobre todo en la "zona de transición" entre las dos ciudades. Finalmente, se plantean algunos elementos contextuales y coyunturales que pueden incidir en la trayectoria de los conflictos socioambientales metropolitanos.

Introducción

La emergencia y trayectoria de los conflictos socioambientales configuran escenarios deliberativos cuya finalidad es la representación de los diversos problemas sociourbanos derivados del proyecto del tren y las operaciones de gobernanza empresarial consisten en la actuación del estado a partir de una lógica empresarial

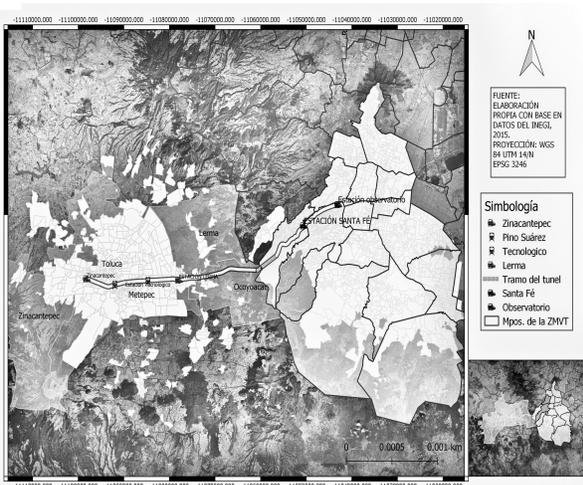
(Harvey, 1989). Nos preguntamos por el carácter público de las deliberaciones y la manera en que se han configurado escenarios de la conflictividad en las que se expresan las relaciones de poder que facilitan la apropiación y el acceso a los recursos naturales y la toma de decisiones sobre su utilización por parte de algunos actores institucionales y empresariales, lo que implica la exclusión y el despojo para otros. Los escenarios que se plantean se refieren al contexto de fragmentación institucional en el que esta inmersa la gestión metropolitana y en las operaciones de gobernanza empresarial que imperan; así mismo de resistencia ciudadana frente al megaproyecto y la juridificación del conflicto; los mecanismos de despojo de bienes comunes (agua, bosques y parques nacionales) y la imposición violenta del proyecto sobre todo en el territorio de transición entre las dos ciudades mediante el uso de la fuerza pública. Lo anterior resulta de una mirada de conjunto sobre dicho enlace metropolitano que se puede dividir en tres grandes áreas o zonas de estudio. La primera zona perteneciente al Estado de México es la más consolidada en cuanto al avance de la infraestructura necesaria para su operación. En segundo lugar se ubica la zona de transición entre el Estado de México y la Ciudad de México que se caracteriza principalmente por la acción de pueblos originarios y grandes extensiones de áreas naturales protegidas y que ha significado un verdadero desafío para el avance del proyecto. Finalmente, la tercera etapa se refiere a la llegada del tren a la Ciudad de México que ha presentado oposición ciudadana, daños ambientales a las barrancas de Tacubaya y vulnerabilidades para los habitantes de las colonias circundantes. La estrategia metodológica consistió en sistematizar los hechos a partir de la revisión de la prensa y medios públicos, el registro de las posturas de algunos de los actores involucrados así como análisis del territorio. La organización del trabajo se realizó de la siguiente manera, en primer lugar se describe el proyecto y se presentan las operaciones de gobernanza empresarial en un contexto de fragmentación institucional metropolitana así como la identificación de actores; en segundo lugar se abordan la oposición y resistencias en torno al proyecto así como la juridificación de los conflictos, en tercer lugar se describen los mecanismos de despojo de bienes comunes (agua, tierra ejidal, bosque y parques nacionales) así como el uso de la fuerza para imponer el proyecto en el territorio; por último, se presentan las reflexiones finales.

¹ Profesor del Departamento de Sociología.

1 . Gobernanza empresarial y fragmentación institucional metropolitana : “primero el contrato luego el plan”

El proyecto Tren Interurbano México Toluca (TIMT) fue pieza clave del Programa Nacional de Infraestructura 2014 -2018 que tuvo como apuesta principal conectar el Valle de Toluca con la zona poniente de la Ciudad de México . Si bien , la zona poniente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) ha presentado transformaciones muy significativas derivadas del proceso de urbanización expansiva principalmente en las Alcaldías Cuajimalpa , Álvaro Obregón y Magdalena Contreras , así como el municipio de Huixquilucan en el Estado de México , la llegada del tren consolidaría algunas dinámicas de dicho proceso . Así, desde las últimas tres décadas se han originado una serie de transformaciones espaciales que han tendido a la comercialización y la competitividad económica de la zona poniente a través de la reconfiguración del territorio. Para algunos autores se trata de un proceso de megalopolización de la ciudad de México (Iracheta , 1997). Es decir , en dicho proceso se destacan las funciones de integración con otros espacios urbanos y metropolitanos que permiten la continuidad de la llamada mancha urbana más allá del Valle de México , de otras área anteriormente separadas por entornos naturales y sociales diversos. Por lo tanto , la zona metropolitana de Toluca y la Ciudad de México están consolidando , mediante el proyecto del TIMT , un proceso de integración que inició sobre los ejes carreteros de Toluca-Lerma y Cuernavaca (Iracheta, 1997: 99).

Ilustración 1. Trazo del proyecto Tren Interurbano México- Toluca



De acuerdo con el proyecto técnico de 2014 de la SCT del Gobierno Federal y responsable de la obra , el TIMT contemplaba un sistema de transporte que atendería la problemática de movilidad de los usuarios de la zona poniente . El proyecto describía las características del tren : tendría una longitud de 57,7 km . Contaría con 2 terminales (Observatorio y Zinacantepec) y 4 estaciones intermedias (Terminal de Autobuses , Metepec / Aeropuerto, Lerma, Santa Fe).

Se había previsto su operación bajo un sistema de trenes eléctricos . La demanda estimada era de 27,000 pasajeros por día y correría a una velocidad máxima de 160 km/h. El recorrido del tramo completo, es decir de la terminal Observatorio hacia la terminal de Zinacantepec , se realizaría en 39 minutos . También en 2014 la SCT comunicó que los estudios técnicos , los registros correspondientes y la firma de convenios con las instancias involucradas según los órdenes de gobierno municipal , estatal y federal , habían concluido.

Por su parte , la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT , 2014) emitió la Manifestación de Impacto Ambiental , en la que se señalaba que la zona por la que cruzaría el tren “ya está impactada por la actividad humana ”, toda vez que persistía un crecimiento de la mancha urbana y consideró que los impactos ambientales serían menores y de baja intensidad ya que la mayor parte del trazo sería por medio de un viaducto elevado . En ese mismo año se publicaron las bases del proyecto , tanto en el Diario Oficial de la Federación (DOF) , como en el sitio electrónico de la SCT. En la ficha técnica publicada en la página de esta dependencia federal destacaba los siguientes beneficios de la obra:

Un menor tiempo de traslado para los usuarios potenciales , cuyo viaje redondo se realizaría aproximadamente 90 minutos . Se reordenaría el flujo vehicular (más de 200 mil vehículos al día). Se reducirían los gastos de mantenimiento de la infraestructura , vialidades y unidades de transporte público (calculado en 680 millones en de pasajeros por año). Disminuiría la emisión de contaminantes en 3400 toneladas de dióxido de carbono (CO 2) que representaba el oxígeno producido por 276 hectáreas de bosque . Incrementaría 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). Y se generarían aproximadamente 17,000 empleos directos y 3,5000 indirectos en la primera etapa de la construcción.

En esta línea , el proyecto TIMT se construiría en tres etapas . En la primera se construiría un tramo ferroviario en el municipio de Zinacantepec , es decir, 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 , de acuerdo con la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas (LOPSRM). Los estudios fueron elaborados por la empresa SENERMEX , consorcio integrado por las empresas mexicanas Daniferrotools , S.A. de C.V; Geotecnia y Supervisión Técnica S.A. de C.V. y Key Capital , S.AP.I. de C.V., y la construcción de la obra se llevaría adelante en el esquema de obra pública lo que incluye varias licitaciones para la obra civil. Se esperaba tanto la culminación de los trabajos como la realización de las primeras pruebas de su operación desde el último trimestre del 2017 , pero presentaron serios retrasos y postergó en varias ocasiones la fecha de culminación de la obra, no fue al final del mandato del gobierno federal como se prometió.

Asimismo , el consorcio que obtuvo la licitación para la construcción del primer tramo (Zinacantepec) fue la empresa española OHL y La Peninsular , propiedad de Carlos Hank González , hijo de Carlos Hank Rohn , y familiar del ex gobernador mexiquense , Carlos Hank . Los trabajos de construcción iniciaron en las avenidas Reyes Heróles y Las Torres , en el sur de la ciudad de Toluca . El Tren correría por una vía elevada de entre seis y once metros de altura . Sobre la avenida México - Toluca descendería 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 sería licitada . En cuanto a la tercera etapa , será Santa Fe - Observatorio , inicialmente por la avenida Vasco de Quiroga , este tramo también sería bajo licitación así como la adquisición de las vías y los trenes. Finalmente , se estimaba que el costo de la obra sería de 40 mil millones de pesos mexicanos (poco más de 200 millones de dólares americanos), según declaró el responsable de la SCT . En contraste , el Instituto Mexicano para la Competitividad (2018) 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 ."Para Nava en el proyecto TIMT hubo "grandes problemas de planeación " por lo que no se contó con el " control " gubernamental sobre el proyecto y esto se ha confirmado en esta investigación . Señaló que cuando se empezó a contratar e inició la ejecución de trabajos aún no se contaba con los planos y no había derechos de vía, incluso se cambió en "seis ocasiones " .

Quizá la frase que más destaca el proceso de formulación y planeación del TIMT es cuando Nava sostiene que el tren "se tuvo que adaptar a la realidad ", es decir, sobre la marcha y a través de convenios y acuerdos opacos se modificaron los plazos y los montos definidos en los términos de los contratos y de la propia ley " (LOPSRM).

En este sentido , un análisis realizado por México Evalúa en 2017 permite realizar una valoración general del desarrollo del TIMT titulado "Ojos a la obra : tres casos de contrataciones públicas ". Ahí se señala la ausencia de planos , trazos definitivos y estudios de viabilidad e impacto del proyecto desde el inicio de su construcción , lo que confirma la práctica habitual de " primero la obra luego el plan". El análisis sostiene que: " basado en información de la Auditoría Superior de la Federación (ASF) y datos sobre las contrataciones el proceso ha sido opaco y no se realizaron licitaciones con suficiente concurrencia para identificar a los contratistas idóneos . La planeación , concluye la investigación , fue deficiente y como resultado hay un retraso en la obra de más de dos años y un sobrecosto de más de 25 mil millones de pesos , al pasar de un presupuesto global inicial de 33 mil 741 millones de pesos a 59 mil 217 millones(2014-2020)".

El análisis es contundente al señalar las contrataciones " opacas " y el sobrecosto de la obra , así como una serie de irregularidades , lo que llama la atención es la ausencia de planeación y el peso de las operaciones de gobernanza empresarial como mecanismos que van abriendo paso a la ocupación territorial . Se documenta que desde el inicio de la obra no se consideraron los asentamientos irregulares y la infraestructura urbana lo que no impidió que se realizaran los trabajos de la obra , tampoco se contaba con el derecho de vía , los terrenos y usos de suelo que contemplaba el proyecto : "En consecuencia , la ruta inicial no pudo ser definitiva y tuvo que modificarse sobre la marcha " agrega el informe de México Evalúa . Finalmente , de las tres megaobras (Nuevo Aeropuerto Internacional de la CDMX , el Paso Exprés y el Tren Interurbano México Toluca " que se analizaron en el informe en términos de evaluación de la operación y acción gubernamental , el proyecto del TIMT resultó a consideración de Diana Nava , una de las investigadoras principales y encargada del programa Rendición de Cuentas y Gasto Público , la " más opaca de las obras gubernamentales".

Así, el megaproyecto TIMT se puede entender en un contexto de gobernanza empresarial y fragmentación administrativa que dista mucho de una gestión metropolitana. Cabe recordar que los municipios mexicanos cuentan con las atribuciones más importantes en materia de desarrollo urbano (a partir de la reforma al artículo 115 constitucional de 1999), la definición del uso de suelo, transporte, servicios e infraestructura, entre otros aspectos. Sin embargo, en la práctica las autoridades federales se han desentendido del desarrollo territorial y urbano (Eibenschutz y Rodríguez, 2013) y ha ganado terreno la participación de las grandes empresas inmobiliarias, consorcios y constructoras que han logrado incidir en los programas de desarrollo urbano y han logrado beneficiarse del marco legal y los ordenamientos locales, lo que ha traído consigo la deslegitimación de la planeación urbana. Para Coulomb (2010) se trata de un proceso de privatización y de entrega de la planeación a los empresarios urbanos, a lo que se añade la creación de oportunidades de inversión de los gobiernos federal y local. De modo que la municipalización, la descentralización y las prácticas empresariales han ido en contra de la función de planeación urbana que carece de elementos para la regulación de los conflictos socioambientales que se magnifican en función del carácter y naturaleza de las intervenciones urbanas como lo veremos más adelante.

Cabe subrayar que a pesar de la existencia de estos errores y omisiones no hay responsabilidad de los funcionarios públicos, esto es así porque no hay sanciones y la Ley de Obras permite estas prácticas. Una forma en que opera la gobernanza empresarial es que los funcionarios apelen a la normatividad ya que ésta contempla estos casos y los considera "excepciones", que se convierte en la regla que rige la práctica del proceso de implementación que se ha llevado a cabo en el TIMT. Retomando a Nava: "Hay un fundamento legal que permite hacerlo (modificaciones a los contratos), pero se abusa de ello y entonces no es tan clara la responsabilidad; por eso parte de nuestra propuesta es que no deberían licitarse contratos sin planeación, ya que esto da paso a la opacidad, y los contratistas también pueden subir costos en el camino", como ocurrió en este caso, lo que muestra que la toma de decisiones se encuentra en un ámbito sectorizado y no integrado a los procesos de planeación metropolitana como lo ha señalado Coulomb (2010).

Además, en el caso de este megaproyecto de carácter metropolitano no se ha vinculado con los programas de desarrollo urbano y responde a decisiones coyunturales, ya que los gobiernos federal y locales se han conducido de acuerdo con las reglas del mercado y la normatividad que debería limitar determinadas prácticas se deja de observar (o se usa a favor de los consorcios y empresarios inmobiliarios) además de limitar la participación de los ciudadanos en la toma de decisiones (Pradilla, 2015: 137). En este sentido, se encuentra vigente el señalamiento de Coulomb (2010) sobre las decisiones en materia de planeación "son discrecionales y coyunturales" en un esquema sectorizado y no coordinado con ausencia de la representación de la ciudadanía, ello ha permitido que avancen proyectos no consensuados con los diversos sectores sociales como lo es el TIMT.

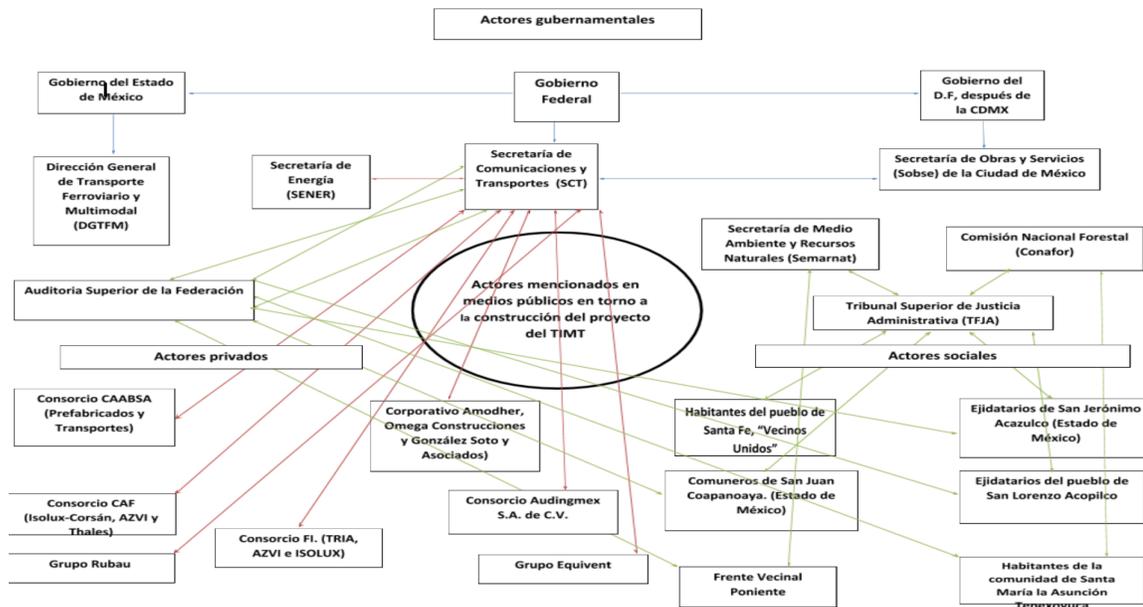
En el mismo sentido Velarde (2017) señala que:

"Si bien la Ciudad de México es la encargada de construir el tramo del tren que corresponde a su territorio, no parece haber una buena coordinación entre el gobierno federal ni el gobierno de la Ciudad de México, para muestra basta con ver el discurso: hasta apenas el año pasado la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todavía, contemplaba la posibilidad de extender el tren hasta la estación Buenavista y de ahí al Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Dicho proyecto se quedó simplemente como una buena intención, pues hoy en día el proyecto de la Secretaría es solo construir un tren que parta de la estación Buenavista hacia el NAICM, utilizando terrenos federales".

En efecto, las declaraciones de los funcionarios públicos no han precisado con claridad el alcance del proyecto y diversos medios recogieron la diversidad de sus opiniones. Frente a la fragmentación administrativa ha ganado terreno la lógica del libre mercado a través de la gobernanza empresarial, 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). Y es que la poca claridad de las autoridades gubernamentales, contrasta con las declaraciones de las empresas encargadas de su construcción quienes en diversos momentos se pronunciaron para aclarar dudas y el sentido general de las obras. En el gráfico 1 se identifican los actores que han participado en torno a la obra del TIMT, según el seguimiento a través de medios públicos.

Gráfico 1. Actores gubernamentales, privados y sociales en torno al Proyecto Tren Interurbano México-Toluca



Fuente: Elaboración propia con datos de medios de circulación local y nacional (2014-2020).

Lo anterior permite identificar a los actores involucrados y observar el esquema de relaciones de cooperación, mediación y conflicto en torno al TIMT. Es de llamar la atención que la SCT si bien concentra el mayor número de vínculos y menciones públicas no ha llevado el timón del proyecto, además se observa una débil relación entre los diferentes niveles de gobierno sobre todo en torno a un proyecto de gran magnitud como lo es el TIMT. También es de resaltar la intensidad de las relaciones entre la SCT y los distintos consorcios y empresas privadas que a lo largo de la obra han jugado un papel protagónico, así también las relaciones de oposición al proyecto de los habitantes de Santa Fe y "vecinos unidos"; y entre las dependencia SEMARNAT, CONAFOR y los tribunales en torno al derecho de vía y la propiedad comunal de los diversos actores que se muestran en el esquema. Finalmente, destacan los actores institucionales encargados de la mediación y el establecimiento del estado de derecho cuyo diseño institucional, en algunos casos, se orienta a la protección de los derechos de los habitantes.

En la próxima sección, el análisis se centrará en juridificación de los conflictos socioambientales como parte de la oposición social a su construcción.

2 De la oposición a la juridificación de los conflictos: "el tren se va a descarrilar"

El tercer tramo del Tren Interurbano México -Toluca generó una oposición por parte de los ciudadanos y habitantes de la zona poniente (Observatorio -Santa Fe) en la que han participado vecinos de más de treinta colonias y noventa comités vecinales de las alcaldías Álvaro Obregón y Cuajimalpa. Inicialmente, las movilizaciones han sido porque la obra pasaría sobre la avenida Vasco de Quiroga, la cual es una de las principales vialidades de esta zona y presenta serias limitaciones para la circulación vehicular.

Para los vecinos esto ocasionaría un colapso al generar un alto impacto urbano y ambiental ya que para "Vecinos Unidos" el proyecto atentaba contra el Programa de Ordenamiento Ecológico al implicar la tala de árboles en zona de conservación ambiental. Asimismo, señaló que esta avenida tendría un doble tránsito vehicular y se agudizarían los conflictos viales existentes. Otra razón fundamental es que la obra pondría en riesgo el patrimonio histórico del pueblo de Santa Fe, ya que quedaría "sepultado" por la construcción del tramo elevado. Por lo anterior, se exigió como demanda principal el cambio de ruta e información pública sobre las implicaciones de la obra y se propuso que el tren pase por la carretera federal a Toluca y corra por la avenida Constituyentes como alternativa al trazo original.

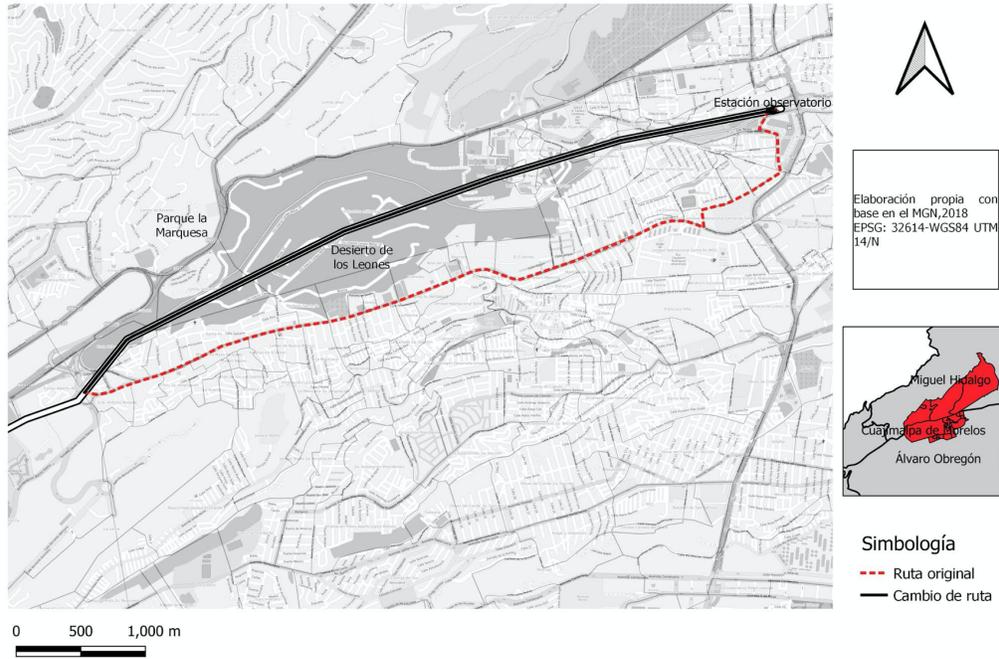
Los colonos demandaron el diálogo con las autoridades federales y locales. Para ello utilizaron acciones de protesta directa e institucionales relacionadas con la mediación y la protección de derechos. Entre las primeras se encuentran los bloqueos de la autopista México -Toluca y en la avenida Vasco de Quiroga en ambos sentidos, caminatas en la glorieta Vasco de Quiroga y diversas calles del pueblo de Santa Fe; han elaborado pancartas en las que se ha demandado el cambio de ruta, han golpeado cacerolas durante su recorrido, asimismo, han realizado manifestaciones públicas de inconformidad en la Glorieta de la Loma, cerca de la zona de corporativos de Santa Fe. En cuanto a las acciones institucionales se han realizado mesas de diálogo con las autoridades locales y federales en donde se solicitó información del proyecto, la obra y estudios de impacto ambiental; se presentó una queja ante la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) por el posible impacto negativo que causaría el TIMT, además han interpuesto una queja contra la SCT por haber reservado la información del proyecto por diez años y han realizado foros de discusión con la participación de terceros desinteresados y expertos en los que se han discutido las implicaciones del proyecto y las posibles afectaciones a diversas leyes como la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Por su parte, en el mes de octubre del 2015 la 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 para el último tramo en su llegada a la Ciudad de México. La SOBSE señaló que esto fue resultado de mesas de diálogo con los vecinos de Santa Fe. La dependencia capitalina anunció que el nuevo trazo pasaría por terrenos federales que son propiedad de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA). Para la Secretaría de Obras y Servicios de la ciudad de México (SOBSE) con la modificación del proyecto en su tramo final (terminal Observatorio), la zona urbana de Santa Fe no recibiría el impacto de las obras.

De la misma manera, los vecinos del bosque "El Ocotal" en la Alcaldía de Cuajimalpa se organizaron para demandar el cese de la obra que implicaba la tala de más de tres mil árboles. Por ello la "Comisión en Defensa del Bosque" demandó firmemente la protección del bosque y realizaron diversas acciones de protesta directas y lograron la apertura de canales de negociación con diversas autoridades públicas de los diferentes niveles de gobierno, tales como el Jefe Delegacional, diputados locales y representantes de la SCT, así como otros funcionarios del gobierno de la CDMX, como el secretario de Obras Públicas y la Secretaria de Gobierno del DF. Posteriormente se amplió la participación de otras instancias que se involucraron como la SEMARNAT y SEDEMA.

Es de llamar la atención el nivel de gestión y de convocatoria que alcanzaron los vecinos ya que lograron que las autoridades locales se deslindaran parcialmente de la obra federal y dejaron claro que, desde el inicio de las obras, no se contempló la participación de los habitantes de la alcaldía ni de las instancias de gobierno local y mostraron que no se tuvo en cuenta ni se había contemplado su participación en los diversos convenios existentes, y los vecinos mostraron las posibles afectaciones a su entorno natural. Asimismo, lograron diversos acuerdos con autoridades federales, locales y la comisión de vecinos, entre otros la suspensión definitiva de los trabajos, y que las autoridades competentes mostraran el proyecto original así como una alternativa de ruta para el TIMT. De manera lateral se acordó una mesa de trabajo con los vecinos de la comisión para tratar el tema del túnel de Cruz Blanca ya que hay un problema hídrico importante y ha sido una preocupación permanente de los vecinos. Finalmente, en 2017, el entonces Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, Miguel Ángel Mancera señaló la modificación de la ruta original con el propósito de preservar el bosque "El Ocotal" en la Alcaldía Cuajimalpa, ya que implicaba la tala de más de tres mil árboles y media hectárea del bosque.

Ilustración 2. Cambio de trazo del proyecto Tren Interurbano México- Toluca



También en la Alcaldía de Cuajimalpa, es de llamar la atención que el juez tercero en materia administrativa de la Ciudad de México ha admitido la demanda de los pobladores del pueblo originario “El Contadero”, contra la construcción del tren, quienes denunciaron las violaciones a las leyes ambientales y de ordenamiento territorial así como la violación a su derecho a la consulta indígena antes de que se llevara a cabo la obra del tren, aunque las obras continúan en ejecución. Esta demanda se presentó en mayo de 2018, aunque el juez la desechó, mediante un recurso de queja el Décimo Tribunal Colegiado ha ordenado que se analice nuevamente el escrito ya que se consideró que se ha ignorado el alegato de los quejosos sobre la violación a su derecho de consulta previa. El juez negó la suspensión provisional que solicitaron los comuneros, por lo que no ha existido determinación judicial que impida a las autoridades continuar con la obra. Por otro lado, el Tribunal Federal de Justicia Administrativa (TFJA) dictó una sentencia en la que señalaba que el TIMT viola el Programa de Ordenamiento Ecológico al implicar que las obras atentaron contra la vegetación y ocasionaron una talaindiscriminada de árboles en suelo de conservación. También se señalaba la responsabilidad de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA) y su actuación ilegal al autorizar la modificación de la obra y sus consecuencias para los entornos naturales.

Los cambios de ruta resultan significativos porque se consideran resultados de la organización de los habitantes y vecinos de la zona que serían afectados por la obra, además dicha resistencia mostró las deficiencias y faltantes en el proceso de planeación, lo que permitió darle entrada a sus demandas legítimas incluso respuesta favorables como en la demanda del pueblo de Contadero ya que la autoridad judicial reconoció la actuación ilegal y la responsabilidad institucional. La oposición ciudadana al tercer tramo en el caso de vecinos unidos de Santa Fe permitió la creación de capacidades organizativas y en el caso de la Comisión de defensa del Bosque en Cuajimalpa mostró la consolación de su organización y su gran capacidad de interlocución, lo que fortaleció los vínculos de identidad y solidaridad con organizaciones sociales y ambientales, activistas, académicos y algunos políticos que se unieron en favor de la demanda de los ciudadanos, asimismo, la organización de foros y las acciones de protesta directa permitió el debate y la discusión así como llamar la atención pública sobre las implicaciones y posibles afectaciones del TIMT.

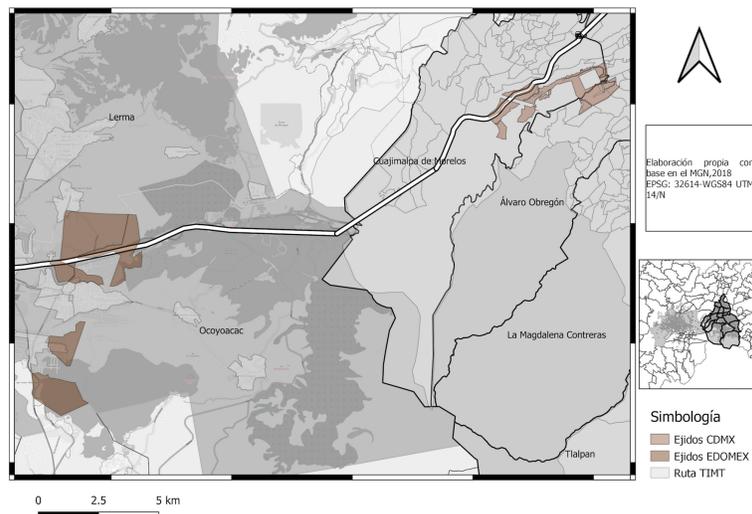
En contraste , hay comunidades que han sido afectados por la obra, pero su lucha y resistencia ha sido menos visible y se ha orientado más a la juridificación de sus demandas y a la acción de los representantes legales, es decir, han movilizado una serie de recursos legales y administrativos para obtener respuestas . Se trata de los comuneros de diversos municipios ubicados en la zona de transición entre el Estado de México y la Ciudad de México , quienes han denunciado afectaciones específicas por el despojo de sus tierras para el derecho de vía y han puesto en el debate público los altos costos ambientales debido a la extensión trazada (58 kilómetros) por el TIMT. Los comuneros han sostenido la necesidad de plantar al menos 40 mil árboles para poder resarcir los daños causados a los ecosistemas y entorno natural. Desde inicios de la obra han estado presentes a través de una serie de movilizaciones y querellas legales en contra del gobierno federal .

El trazo de la obra y los montos destinados a las indemnizaciones no han sido aceptados del todo por las comunidades de los municipios San Jerónimo Acazulco y Santa María Tepexoyuca , Zinacantepec , Lerma , San Mateo Atenco y los ubicados en la Alcaldía de Cuajimalpa ; y particularmente las comunidades indígenas demunicipio de Ocoyoacac , quienes se han manifestado abiertamente a través de asambleas , protestas y llamado al diálogo , su inconformidad con la actuación de los funcionarios gubernamentales y aún exigen un pago justo por sus tierras.

Las visitas a estos municipios han corroborado el descontento y la denuncia de esta situación a través de diversos medios , incluidas mantas sobre la carretera México Toluca , sobre todo en Ocoyoacac . Si bien, la SCT ha señalado que se consideraron más de tres mil millones de pesos para la liberación de vía sobre los municipios que recorrerá el tren esto no ha sido suficiente para detener los bloqueos en la zona de obras, ya que esta situación ha tenido un costo de más de ocho mil millones de pesos adicionales según estimaciones de la dependencia federal.

En efecto , inicialmente se tenía contemplada dicha cantidad , pero debido a los ajustes realizados durante el desarrollo de la obra se ha incrementado dos mil 308 millones ; según lo reportado por la SCT el monto final ha sido de tres mil 768 millones de pesos . Por su parte, la autoridad federal (SCT) señaló que ha indemnizado a los comuneros en su totalidad ; pero el representante legal de los comuneros de San Jerónimo Acazulco y Santa María Tepexoyuca , Santiago Pérez Álvarez, sostiene que el convenio de indemnización de 2015 contempló 172 mil metros cuadrados , pero tras realizar un recorrido junto con autoridades de la SCT , se denunció una ocupación ilegal de aproximadamente 42 mil metros cuadrados adicionales.

Ilustración 3. Tierras ejidales dentro de la zona de construcción del TIMT



Santiago Pérez Alvarado , realizó un balance de la situación legal y declaró que no se cumplieron los convenios que se tenían pactados con la SCT y ésta aún adeuda el pago de 42 mil metros cuadrados de tierras que pertenecen a las comunidades y se adeuda también 19 mil metros cuadrados .

Lo anterior fue dado a conocer en una conferencia de prensa en la cual Santiago Pérez estuvo acompañado de más de cien ejidatarios en la plaza de las alas de la Marquesa , donde en ese entonces anunciaron acciones legales y de protesta , entre las cuales se contemplaron una marcha a la Ciudad de México con el objeto de interponer una queja ante la CNDH por la violación al acuerdo derivado del juicio así como el uso de la fuerza pública por parte de las autoridades federales para reanudar de manera violenta las obras .

Señalaron que se trata de una movilización pacífica que no implica enfrentamientos pero sí una denuncia tajante a las formas violentas del gobierno federal ya que se usó la fuerza pública para violar los acuerdos así también expresaron su miedo debido a las detenciones de carácter arbitrario a los participantes de las movilizaciones .

Luego de la conferencia los ejidatarios iniciaron algunos recorridos entre ellos , se trasladaron al paraje El Portezuelo donde se habían reanudado los trabajos , luego acudieron al paraje La Loma donde se concentran ya la mayoría de los elementos de seguridad resguardaban la zona y para ellos representaban una amenaza para los ejidatarios inconformes.

De esta manera , la denuncia de los comuneros significó la imposición del proyecto a través del uso de al menos quinientos elementos de la fuerza pública quienes allanaron los terrenos y violaron los acuerdos establecidos , incluso por las autoridades judiciales . Los comuneros sostuvieron que tarde o temprano el tren "se iba a descarrilar " porque implicaba precisamente la violación de

sus derechos y de las personas que viven y habitan sus tierras . Además , informaron que no ha habido avances en la queja que han interpuesto ante la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH).

También denunciaron que los elementos de la Policía Federal y de la Secretaría de Seguridad del Estado de México se instalaron en los terrenos cercanos a las obras del TIMT . Particularmente en el municipio de Ocoyoacac se reportó que la reanudación de las obras del tren se dio con el resguardo de un grupo de aproximadamente mil 300 elementos de la Secretaría de Seguridad Pública del Estado de México (SSP) quienes arribaron en patrullas y autobuses para vigilar dicha reanudación (por parte de la SCT) en el paraje El Portezuelo , donde se habían detenido los trabajos debido a un juicio de amparo promovido por miembros del núcleo ejidal de San Jerónimo Acazulco .

Toda vez que se informó que se ganó una revocación del juicio 109 -2018 que obligaba a interrumpir los trabajos en esa zona . Ha habido desplazamientos de los ejidatarios de Acazulco para manifestar su postura e inconformidad sin que se registraran enfrentamientos con los elementos de la policía.

El paraje en cuestión tiene una extensión de seis kilómetros cuadrados , donde han arribado camiones de carga de la empresa constructora y varios trabajadores para reiniciar los trabajos.

3 Despojo de bienes comunes (agua, bosque y parques nacionales): !nos han dejado sin agua, y nos dicen que no hay afectaciones!

De acuerdo con los comuneros , existe una zona que resulta muy preocupante y es el corredor hídrico que incluye siete manantiales que han quedado muy vulnerables por las obras del TIMT estos son : el Zarco , el Pantano , las Monjas , el Venado I y II, la Loma y el Portezuelo . Para Luis Carrillo , presidente del Comité de Agua de la comunidad indígena de San Jerónimo Acazolco , el más afectado ha sido el valle de las Monjas , que se ubica sobre la carretera Marquesa - Tenango . Él señala que era un manantial donde brotaba el agua , similar a un ojo de agua y su cauce permitía juntarse con otro río más abajo pero lo han tapado con concreto para que no afecte los pilares del tren.

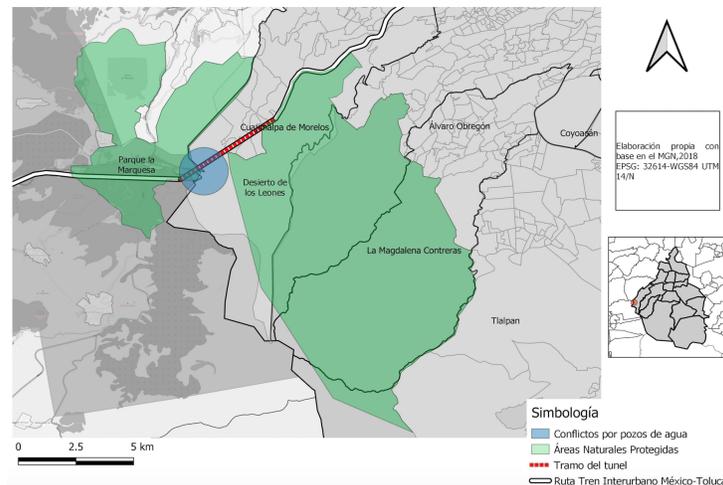
Derivado de un recorrido por la zona realizado por la prensa local , se ha reportado que solo han quedado restos de lo que fueron riachuelos ahora se encuentran secos y aún se observan los caminos que marcaba el agua a lo largo de 100 metros , en el Valle del Pantano se observa la misma afectación . También se ha reportado que se ha alterado el curso natural de uno de los ríos y aproximadamente 50 metros han sido entubados para evitar precisamente lo que los comuneros señalaron , que afecte los pilares que son la base de las vías del TIMT . La siguiente declaración de Luis Carrillo sintetiza lo ocurrido “ quieren aventar (construir) esa bóveda que no afecte los pilotes, todo era hermoso, ríos limpios y abundantes , hemos intentado hacer faena para limpiarlos pero es imposible ” se lamenta .

Así, la afectación al entorno natural ha sido muy drástica , la maquinaria y el equipo de construcción han cercado con mallas y han realizado grandes perforaciones , ahora montículos de tierra sustituyen los pastizales.

Particularmente en los valles del Venado I y II, cerca de El Pantano , se presentará la misma situación , el manantial quedará sepultado por el concreto y se terminará con su belleza natural , sentencian los comuneros “están desgajando el cerro , lo van a partir y cuando eso ocurra van a tapar el nacimiento del agua que alimenta el manantial , como pasó aquí en esta zona”.

Una de las acciones de protesta institucional de los comuneros de San Jerónimo Acazolco en contra de la obra del TIMT , fue la solicitud de reunirse con el responsable de la Dirección General Ferroviaria y Multimodal de la SCT, Guillermo Nevárez Elizondo para tratar de resolver tanto la indemnización de sus tierras que se encuentra pendiente como el tema del agua . Realizaron conferencias de prensa junto con representantes de la comunidad otomí donde informaron que no se logró concretar dicha reunión , pues según su testimonio , invitaron al licenciado Nevárez a una mesa de diálogo frente a palacio de gobierno a las once de la mañana pero no llegó ”, así lo denunciaron los comuneros . Además , señalaron que seguirían con las medidas en contra de la obra aunque también mencionaron el tema de las detenciones arbitrarias con el propósito de intimidarlos.

Ilustración 4. Conflictos socioambientales en torno al Tren Interurbano México- Toluca



Para el presidente del Comité de Agua, "la obra ha secado los manantiales y los riachuelos que trasladaban el agua hasta la presa Salazar, cuyo tramo de 7 kilómetros se ha secado, éste iniciaba desde el Valle del Zarco y se extendía hasta el Valle del Portezuelo (El Sol de Toluca, 14 /V/18). Lo anterior dio a conocer a los medios y se mostró cómo cada uno de los veneros y manantiales de agua se cubrieron con el concreto de la obra. Por lo que urgieron la intervención del gobierno federal para que se considere la creación de un Plan Integral Ambiental que tenga en cuenta el hábitat de la Marquesa que ha sido seriamente afectado por el tren. En efecto, Luis Carrillo, ha sido contundente al señalar que en la parte alta del valle de las Monjas se ha perdido el hábitat desde el año en que iniciaron las perforaciones de la obra TIMT. Concluye que dicha afectación se extiende a lo largo de siete kilómetros que inician en valle del Zarco hasta el valle del Portezuelo. Los manantiales y los riachuelos que llevaban el vital líquido hasta la presa Salazar se han secado.

También Luis Carrillo, denunció que, derivado de los trabajos que realiza la maquinaria encargada de instalar los pilotes de concreto, perforaron la tubería de agua: "Esto nos ha dejado sin agua, y además nos dicen que no hay afectaciones, hay más de diez mil personas sin agua", enfatizó el presidente comunal. Asimismo, los vecinos denunciaron la falta de agua, por la suspensión del servicio y a lo que la SCT sólo realizó reparaciones provisionales con materiales improvisados, tal era la situación que los vecinos afirmaban que: "no tenían agua ni para lavar la ropa, para cocinar o para trapear las casas, nunca habíamos estado así", declaró Florencia Campos, habitante de Acazulco y una de las afectadas por las obras.

Los comuneros e integrantes del Comité independiente de Agua acudieron a las zonas de perforación de las tuberías para procurar que los trabajadores de la obra repararan los daños aun - que demandaron que se requiere mover la tubería a otra zona. Según Cruz Flores Morales, representante del Comité Independiente de Agua de San Jerónimo, la tubería cuenta con un grueso de aproximadamente seis pulgadas y ésta ha presentado fisuras de 10 centímetros en varios puntos, declaró que "los trabajadores la intentaron taponar con un pedazo de hule y piedras, pero eso no sirve de nada, el agua se sigue tirando" (El Sol de México, 1/VI/18).

Esto demuestra que para los denunciantes se trataba de un problema de más de cinco mil familias (aproximadamente 10 mil personas), que se vieron afectadas por no contar "con el vital líquido desde el inicio de las obras. Ya que la tubería de agua potable toma el líquido desde los manantiales localizados en el Valle del Pantano, donde se reportaron afectaciones a los cuerpos de agua y veneros que fueron cubiertos por las obras del tren. Tras las protestas y bloqueos de los comuneros, aparecieron "algunos representantes de las autoridades locales buscando el diálogo con los comuneros, pero éstos exigieron a su vez la presencia de las autoridades directivas del Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT para aclarar las irregularidades. Por su parte la SCT a través del área de comunicación social comunicó que los encargados de la obra intentaron reparar la fuga pero los comuneros lo impidieron" y demandaron otras solicitudes a esta dependencia.

En suma, la construcción del tren Interurbano México - Toluca ha reconfigurado el conflicto socioambiental, pues se han hecho evidentes los daños ecológicos y ha presentado los sobrecostos económicos más altos en el país. Desde el retraso de su entrega, que debió ser en diciembre del año pasado, hasta el incremento de un 100 por ciento del presupuesto inicial, que abarcará dos administraciones. En los tres años que se tienen como plazo para su entrega (en 2023), la culminación del tren, podría alcanzar los 77 mil millones de pesos, de un presupuesto inicial de 44 mil 559 millones de pesos. Asimismo, hay varios retos municipales, cabe destacar que los municipios de la zona conurbada del valle de Toluca no cuentan con la infraestructura necesaria para recibir a los eventuales viajeros del TIMT cuando éste entre en operaciones, se observan grandes congestiones viales en la avenida por la que transitará el tren así como el deterioro de las banquetas y carencia de infraestructura para los peatones.

Por su parte , Jose Luis Millán Montes de Oca , presidente de la Asociación de empresarios y Ciudadanos del Estado de México ha señalado la ausencia de servicios públicos , seguridad , agua para atender adecuadamente a los usuarios del TIMT, en sus palabras: “

Todavía falta mucho para estar preparados , apuntó ; no hay servicios públicos suficientes inclusive para los que viven en esta zona” (El Sol de Toluca, 20/III/18).

Concluyó que los municipios de Lerma , Toluca , Metepec , Ocoyoacac y Capulhuac se deberán preparar en materia de infraestructura y servicios , pero no se ha visto acciones al respecto . Además , la obra sería un detonante inmobiliario que podría generar un “boom inmobiliario ” y el aumento de la demanda de los servicios urbanos ya que a partir de los sismos de 2017 en la Ciudad de México la población de la ciudad ya está migrando a esta zona.

El TIMT se enfrenta el tema de la escasez de recursos ya que para poder continuar con las obras del tren se requieren nueve mil millones de pesos adicionales , según Manuel Gómez Parra , director del Transporte Ferroviario Multimodal de la SCT. Él ha señalado que no se cuenta con la suficiencia presupuestal para continuar las obras ya que en el presupuesto de egresos de 2019 se asignaron sólo tres mil millones de pesos lo que ha llevado a una serie de negociaciones con las autoridades hacendarias . Pero es optimista , ya que ha declarado que no solo se contará con los recursos necesarios para que el tren llegue a Santa Fe, y si se resuelve el tema presupuestal sino que el TIMT contará con una estación más que estaría en la colonia Pólvora y Bandera en Santa Fe además de la construcción de un puente atirantado en el tramo que corresponde a la Ciudad de México con el propósito de conectarlo con el Sistema de Transporte Colectivo Metro en la estación Observatorio . Asimismo declaró que bien ha habido problemas con los elementos de carga que van entre las trabas y las columnas (neoprenos) ya que presentan problemas de desgaste y envejecimiento , calculó que se cambiarán cinco mil piezas a cuenta de los contratistas . Sobre los bloqueos en varias zonas de la construcción , debido a las demandas no resueltas de las comunidades , señaló que “ esto nos se ha resuelto ya que se llegará a acuerdos sin que ello implique el uso de la fuerza” (El Economista, 27/ III/19).

Finalmente , para Gómez Parra el viaducto México - Santa Fe será la estructura más compleja , dado que es de acero con claros de hasta 90 metros . Además , por las vías del Tren Interurbano México - Toluca circularán 30 trenes de cinco vagones con capacidad de 711 pasajeros cada uno; los vehículos cuentan con un sistema triple de frenado (eléctrico , neumático y electromagnético) , necesario por las condiciones de pendientes que hay en la línea . El transporte operará a una velocidad comercial de 90 kilómetros por hora , con una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora . Además , sus unidades estarán equipadas con aire acondicionado para pasajeros , video-vigilancia , sistemas de información , control automático de trenes y será el primero en el mundo con esta tecnología , sin embargo , la tecnología empleada en los trenes no los exime de la contaminación auditiva.

4. Reflexiones finales

La perspectiva de la gobernanza empresarial y los conflictos socioambientales permitieron contar con una clave de análisis para abordar el megaproyecto TIMT y dar cuenta de los mecanismos que se utilizaron para la imposición del proyecto en el territorio, así como la emergencia y trayectoria de la conflictividad socioambiental en torno al TIMT. Dicho enfoque ha permitido la construcción de escenarios deliberativos que apuntan a la representación diversos problemas urbanos y ambientales derivados de una lógica empresarial que impera en la gestión metropolitana así como una pérdida de control del proyecto por parte de las autoridades federales, locales y municipales, cuyas impactos han sido devastadores para el medio ambiente y los derechos de los habitantes. Dicha forma de gestionar el territorio ha encontrado resistencia y oposición entre los vecinos y habitantes de los diversos territorios que han utilizado distintos recursos institucionales y han obtenido resultados diferenciados que se relacionan con sus capacidades organizativas y de interlocución con los diversos actores gubernamentales e institucionales.

Asimismo, luego de la culminación del periodo de gobierno del presidente Enrique Peña Nieto, se ha iniciado una nueva etapa con la llegada del presidente Andrés Manuel López Obrador a la presidencia de México en 2018, lo que ha significado cierta continuidad y todavía no hay claridad sobre nuevas formas de gestionar las diferentes demandas de la población afectada por la construcción del TIMT, aunque sí existe hay nuevos actores de la política local y estatal y sus intereses; lo que sugiere un cambio en el curso institucional y de acción, así también en los escenarios de la deliberación y las nuevas disputas.

A continuación se plantean algunos elementos que pueden incidir en una reconfiguración de los escenarios de la conflictividad socioambiental: a) se ha generado un escenario deliberativo orientado a nuevas prioridades en materia de infraestructura del nuevo gobierno federal que pone en el centro los megaproyectos: Tren Maya y la Refinería Dos Bocas y desplaza el interés por el TIMT b) En lo que respecta al TIMT se ha destacado en medios el tema de los sobrecostos en que ha incurrido la obra así como las irregularidades que serían investigadas por la Secretaría de la Función Pública, secretaria que discursivamente ha tomado como bandera el combate frontal a la corrupción desde el inicio de este sexenio, al respecto ha trascendido que la obra tiene un sobrecosto de más del 100% (IMCO, 2018).

c) Asimismo, con el cambio de gobierno se ha retrasado su construcción y en el mes de abril se ha informado por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) que se han reiniciado los trabajos técnicos y de obra civil del proyecto el cual registra un avance del 85% según el director general de Transporte Ferroviario y Multimodal, Manuel Gómez Parra quien ha declarado que "los esfuerzos para llevar a cabo este proyecto han enfrentado un gran número de retos a lo largo de los últimos cuatro años, sin embargo, en las seis estaciones de este sistema de transporte, ya se cuenta con un avance total del 40 por ciento, lo que da idea de la importancia de la obra". d) La SCT destacó que entre los principales problemas técnicos que se encontraron para la construcción de la obra están: la compleja orografía por donde transitará el Tren, con condiciones geotécnicas difíciles y restricciones ambientales, sobre todo en las zonas de la Marquesa y el Ocotlán. También se llevó a cabo la estabilización de taludes y soluciones estructurales; y en las regiones urbanas se enfrentaron situaciones de niveles de ruido, por lo que fue necesaria la instalación de pantallas acústicas a lo largo de 12.5 kilómetros. Sin duda estos problemas técnicos tendrán un correlato socioambiental lo que podría implicar nuevas modificaciones al proyecto sobre todo en su llegada a la Ciudad de México, en este sentido el papel de los vecinos organizados y de las instituciones relacionadas con la defensa del estado de derecho será fundamental de cara al avance de la gestión empresarial para la deliberación sobre las implicaciones de la obra.

Bibliografía

Audefroy, Joel

2008 "Construcción de riesgos: los megaproyectos en México", Revista Ciudades, año 20, núm. 79, pp. 54-72.

Ayala Espinosa, Camila

2019 "Falta presupuesto para terminar el tren México-Toluca : SCT ", [versión electrónica] en El Economista , consultado el 20 de marzo de 2019 , disponible en [<https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Falta-presupuesto-para-terminar-el-tren-Mexico-Toluca-SCT-20190327-0011.html>]

Coulomb, René

2010 "La planeación y la gestión urbana frente a la utopía de la gestión incluyente ", en Lucía Álvarez , Cristina Sánchez y Carlos San Juan (coords .), La gestión incluyente en las grandes ciudades. México , UNAM, UAM-INAH y JPE. pp. 131-152.

Harvey, David

1989 "From managerialism to entrepreneurialism : the transformation in urban governance in late capitalism ", Geografiska Annaler , vol. 71(1), pp. 3-17.

Iracheta, Alfonso

1997 Planeación y desarrollo : una visión de futuro. México, Plaza y Valdés.

Merlinsky, Gabriela

2017 "Cartografías del conflicto ambiental en Argentina : Notas teórico -metodológicas ", Acta Sociológica, núm, 73, pp. 221-246.

Morales Guzmán, Jesús Carlos

2017 " Disputas ciudadanas en torno a los megaproyectos urbanos en la Ciudad de México ", Espacialidades, vol. 7, núm. 2, pp. 35-62.

Pérez Negrete, Margarita

2017 a "Entre la resistencia ciudadana y los megaproyectos : el caso de la autopista urbana po niente", Espacialidades, vol. 3, núm 2, pp. 67-103.

Pradilla, Emilio

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 metró poli . Reflexiones sobre planeación y procesos metropolitanos en la Ciudad de México , UAM , pp. 136-150.

Ramos, Filiberto

2018 "Advierten daño ambiental en la Marquesa por Tren interurbano ", [versión electrónica] en El Sol de Toluca , consultado el 15 de enero de 2019 , disponible en [<https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/advierten-dano-ambiental-en-la-marquesa-por-tren-interurbano-mexico-toluca-1686268.html>]

Ramos, Filiberto

2018 "Obras del Tren Interurbano derraman miles de litros por tubería ", [versión electrónica] en El Sol de México , consultado el 20 de enero de 2019 , disponible en [<https://www.elsoldemexico.com.mx/incoming/obras-del-tren-interurbano-derraman-miles-de-litros-por-fisura-en-tuberia-1728558.html>]

Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales 2014 Manifestación de impacto ambientalmodalidad regional del transporte masivo de pasajeros en la modalidad de tren Toluca -Valle de México , entre el Estado de México y el Distrito Federal , 24 pp. Consultado el 1 de marzo de 2017 . Versión electrónica : [<http://aldf.gob.mx/archivo-2046384020909a7d8acc0fd4464e2afe.pdf>] Sinapsismx

2019 "Reinician trabajos del Tren Interurbano México Toluca ", [sitio electrónico] Sinapsismx , consultado el 23 de abril de 2019 , disponible en [<https://sinapsismx.com/reinician-trabajos-del-tren-interurbano-mexico-toluca/>] Valenzuela Cosío, Cristina

2018 "Llegada del tren interurbano exigirá a municipios más y mejores servicios públicos ", [versión electrónica] en El Sol de Toluca, consultado el 20 de febrero de 2019 , disponible en [<https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/llegada-del-tren-interurbano-exigira-a-municipios-mas-y-mejores-servicios-publicos-1367235.html>]

Valenzuela Cosío, Cristina

2018 "Llegada del tren interurbano exigirá a municipios más y mejores servicios públicos", [versión electrónica] en El Sol de Toluca , consultado el 20 de febrero de 2019 , disponible en [<https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/llegada-del-tren-interurbano-exigira-a-municipios-mas-y-mejores-servicios-publicos-1367235.html>].

Velarde, Gerardo

2017 "El tren México-Toluca: ¿la solución para Santa Fe?, [versión electrónica] en Nexos , consultado el 25 de marzo de 2019, disponible en [<https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1398>]



Jesús Carlos Morales Guzmán es Licenciado en Sociología por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Maestro en Sociología Política por el Instituto de Investigaciones Dr. José María Mora y Doctor en Investigación en Ciencias Sociales, con mención en Ciencia Política, por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).

Ha sido profesor de la Licenciatura en Sociología en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, de la Licenciatura en Ciencia Política y Administración Urbana en la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; de la Maestría en Políticas Públicas en el Colegio de Jalisco y de la Maestría en Proyectos para el Desarrollo Urbano de la Universidad Iberoamericana, Ciudad de México. Asimismo, ha sido investigador invitado en el Instituto de Iberoamérica y en el Área de Ciencia Política y de la Administración de la Universidad de Salamanca, España.

Entre sus tareas profesionales destacan el haber sido asesor del Consejo Mexicano de Ciencias Sociales (COMECOS) así como consultor externo del Congreso del Estado de Jalisco en la LIX Legislatura y secretario técnico de la Comisión Edilicia de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable en el Ayuntamiento de Guadalajara.

Actualmente es Profesor Titular "C" tiempo completo en el Departamento de Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), Unidad Azcapotzalco, y miembro del Sistema Nacional de Investigadores (SNI).

Sus líneas de investigación son:

- Gobierno políticas públicas y sociedad civil.
- Prácticas, hábitat y población.