

**Instituto**

**Mora**

**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES  
DR. JOSÉ MARÍA LUIS MORA**

---

---

“Conflicto urbano por la producción de proyectos de gran escala: Movilización social por el cambio de trazo del Tramo III (Santa Fe-Observatorio) del proyecto Tren Interurbano México-Toluca en la Ciudad de México (2014-2015)”

**T E S I S**  
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE  
MAESTRA EN ESTUDIOS REGIONALES  
P R E S E N T A :  
KARLA JIMENA CHÁVEZ BECERRIL

Director: Dr. Juan Carlos Domínguez Virgen

Ciudad de México

Noviembre de 2018

*Esta Investigación fue realizada gracias al apoyo del  
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología*



## **Dedicatoria y agradecimientos**

Esta tesis está dedicada a mi hijo Maar, pequeño compañero de gran corazón.

Gracias a Marcel, por acompañarme a lo largo de la maestría, por el café, el tiempo y espacios compartidos.

A mi madre y abuela, Sonia y Eva, por su confianza entera.

A Denisse, Osmel y Fidelito, por su amistad, los viajes en carretera y las risas compartidas. Son la mejor tripulación de todos los tiempos, los quiero muchísimo.

A Lucía, Berenice, Rosario, Carmen, Stefany, Alejandra, Alberto y César, por su amistad y hacer del Mora un lugar entrañable.

A Cynthia y Consuelo, mis camaradas antropólogas a quienes quiero y admiro.

A Naim, por ser una persona increíble y nuestra amistad cultivada durante más de una década.

A Christian, por su lectura y comentarios, por nuestra amistad y aquellos días contemplativos durante la licenciatura. Te quiero mucho.

A Juan Carlos Domínguez, mi asesor, por su mirada crítica en la elaboración de esta tesis y permitirme formar parte de su proyecto de investigación. A mis lectores, Sofya Dolútskaya y Arsenio González, por su tiempo, consejos, comentarios y observaciones.

A Lorena Álvarez, Anel Esqueda, Emir González, Marco Polo Vázquez y Lorenzo Aguilar, por sus aportaciones a esta tesis y a los habitantes del corredor Vasco de Quiroga, quienes me enseñaron que el valor de la acción política es siempre una lucha por la dignidad humana. A Mariana Campos, Daniel Tovilla, Carlos Espinosa y Ricardo Galván por su accesibilidad y valiosas aportaciones a este trabajo.

## Índice general

Introducción.....	5
<b>Capítulo I. Marco teórico-conceptual</b> .....	13
1.1. Transición hacia un nuevo modelo de planificación urbana: la ZEDEC Santa Fe en la Ciudad de México.....	14
1.2. Efectos sociales por la construcción de Grandes Proyectos Urbanos .....	19
1.3. La territorialidad como práctica de resistencia frente a los GPU .....	24
<b>Capítulo 2. El Proyecto “Tren Interurbano México-Toluca”</b> .....	34
2.1. El proyecto TIMT desde la visión de las autoridades públicas .....	34
2.2. La movilidad urbana como forma de acumulación de capital .....	40
2.3. Mediaciones políticas en la ejecución de proyectos de transporte .....	42
Conclusiones.....	54
<b>Capítulo 3. Análisis del conflicto por el territorio</b> .....	65
3.1. Respuestas de autoridades públicas.....	68
3.2. ¿Espacios de participación en grandes proyectos?: mesas dilatorias .....	75
3.3. Inscripción territorial del conflicto .....	80
3.3.1. Controversias socio técnicas.....	89
3.3.2. Acciones de legitimidad .....	93
3.4. Anuncio del cambio de trazo del Tercer Tramo del tren Interurbano.....	95
3.5. Cambio de trazo y las elecciones distritales del 2015 .....	98
Conclusiones.....	103
Conclusiones generales .....	106
Lista de referencias .....	114

## Índice de fotografías

Fotografía 1. Vista del proyecto a la altura del municipio San Mateo Atenco, Estado de México .....	38
Fotografía 2. Terrenos en venta en Zinacantepec, Estado de México.....	39
Fotografía 6. Presa Río Tacubaya antes del proyecto.....	63
Fotografía 5. Pinta en contra del nuevo trazo .....	63

## Índice de mapas

Mapa 1. Afectaciones por el proyecto Tren Interurbano México-Toluca .....	64
Mapa 2. Afectaciones por el trazo publicado del Tercer Tramo (Santa Fe- Observatorio) del proyecto .....	67



# Instituto

# Mora

## Introducción

En México, durante la administración 2012-2018, la reactivación del sector ferroviario ocupó un lugar preponderante en el Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones anunciado en 2013, el cual previó la construcción de trenes rápidos para mejorar la movilidad urbana. Inicialmente la propuesta consistió en la construcción de tres proyectos impulsados por el gobierno federal: Tren Interurbano México-Toluca, Tren Transpeninsular y Tren México-Querétaro.<sup>1</sup>

Sin embargo, en enero de 2015, el tren Transpeninsular fue descartado por austeridad financiera,<sup>2</sup> y el México-Querétaro fue cancelado durante la etapa de licitación.<sup>3</sup> De los tres proyectos, el tren México-Toluca que abarca municipios en el Estado de México y dos delegaciones de la Ciudad de México fue el único puesto en marcha. Su ejecución ha provocado diversas afectaciones y oposición por parte de los habitantes próximos al trazo de la obra. Esta investigación es un acercamiento al cambio de trazo del Tercer Tramo (Santa Fe-Observatorio) anunciado por las autoridades locales y federales, en septiembre de 2015, como resultado de las movilizaciones emprendidas por los habitantes del corredor Vasco de Quiroga en la delegación Álvaro Obregón, cuyo principal motivo para oponerse fueron los daños a viviendas y comercios no comunicados por las autoridades responsables de la obra.

La emergencia de conflictos urbanos en el poniente de la Ciudad de México forma parte de un conjunto de transformaciones urbanas relacionadas con la ejecución de grandes proyectos permeados por un ambiente de desinformación

---

<sup>1</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2013). Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones. Recuperado de [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/GITS/PIITC - SCT.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/GITS/PIITC_-_SCT.pdf). [Consulta: 30 de agosto de 2018.]

<sup>2</sup> Anaya, N. "Lamentan empresarios de Quintana Roo cancelación de tren", en *El Financiero*, México, 31 de enero, 2015, <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/lamentan-empresarios-de-quintana-roo-cancelacion-de-tren>. [Consulta: 30 de agosto de 2018.]

<sup>3</sup> Cervantes, J. "'Motivos políticos' detrás de cancelación de tren México-Querétaro, admite SCT", en *Proceso*, México, 22 de diciembre, 2014, <https://www.proceso.com.mx/391333/motivos-politicos-detras-de-cancelacion-de-tren-mexico-queretaro-admite-sct>. [Consulta: 30 de agosto de 2018.]

generado por las autoridades públicas, quienes omiten las afectaciones sociales derivadas de su implementación.<sup>4</sup> Los habitantes son quienes en mayor medida padecen los estragos del ambiente de desinformación al no ser consultados ni informados de los impactos de dichos proyectos.

A este respecto, la apertura de dependencias de gobierno<sup>5</sup> encargadas de supervisar las acciones de funcionarios públicos, emitir recomendaciones y publicitar irregularidades, han sido apropiadas como espacios de denuncia por los habitantes de la ciudad para validar sus demandas con base en la normatividad disponible. En este contexto, la información cobra un papel relevante para la formulación de dichas demandas, en la medida que exige a las partes en pugna, justificar las causas de su desacuerdo cuando el conflicto es trasladado al ámbito jurídico. Sin embargo, el hermetismo institucional continúa siendo el principal obstáculo que los solicitantes enfrentan para hacer efectiva su participación en la toma de decisiones.

La ausencia de mecanismos de participación, restricciones de acceso a la información y la aplicación de medidas coercitivas, forman parte del conjunto de prácticas empleadas por autoridades de gobierno para disolver la oposición social por grandes proyectos urbanos. En contraste, las prácticas de resistencia emprendidas por los grupos potencialmente afectados dan cuenta de los alcances de la organización vecinal, su capacidad para cuestionar y contrarrestar los efectos socioterritoriales de las decisiones tomadas por actores gubernamentales.

---

<sup>4</sup> Entre los proyectos en marcha se encuentra la ampliación de las líneas 9 y 12 del Metro y la renovación de la terminal de transporte público y privado de Observatorio bajo el nombre de Centros de Transferencia Modal (CETRAM).

<sup>5</sup> Por ejemplo, la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) creada en 1993, la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal (PAOT) en 2001, y el Instituto Nacional de Acceso a la Información (INAI) en 2002. En este caso se observó que el posicionamiento de las demandas de los colectivos en la agenda política estuvo fuertemente condicionado por el papel de autoridades locales. Sin embargo, como señala Melé (2014) estos espacios de participación social constituyen “vectores de estructuración” para generar espacios de discusión sobre decisiones tomadas de manera discrecional, que restringen no solo el acceso a la información; sino que impiden generar espacios de discusión pública en torno a los proyectos urbanos. En ese sentido, los posicionamientos y recomendaciones emitidos por dichas instituciones cobran relevancia en la medida que su intervención en el conflicto es demandada por los colectivos. Las demandas elaboradas suponen un conjunto de expectativas en términos del cumplimiento de la ley, las cuales contribuyen a la formación de actores colectivos quienes politizan el espacio para su defensa.

Durante la década del ochenta, el contexto de restructuración política y económica caracterizado por el traspaso de funciones del Estado al sector empresarial como principal proveedor de servicios urbanos en la capital, tuvo como efecto el desplazamiento de cualquier intento de democratización de las políticas urbanas. La inclinación de los regentes de la ciudad por atender primero las demandas de empresarios y constructoras desplazó las necesidades de los habitantes por servicios urbanos, propiciando un ambiente de movilización política para exigir mecanismos de participación en las políticas urbanas (Davis, 1999).

La producción de infraestructura en el país se mantuvo sin cambios sustanciales en cuanto a la apertura de espacios de participación social, ya que la toma de decisiones relacionadas con las etapas de su producción permaneció como ámbito exclusivo de autoridades y constructoras (Domínguez, 2011). En este periodo también fueron formulados diversos instrumentos normativos para delimitar los usos del suelo urbano como parte del proceso de tecnocratización urbana, mediante el cual las fuerzas políticas y económicas dominantes de la capital adquirieron mayor poder y decisión sobre el espacio urbano (Davis, 1999, pág. 340 y Marván, 2012).

En la capital, la transición democrática reconfiguró el modelo de cooptación política hasta entonces mantenido por el PRI, debido al posicionamiento de nuevos actores políticos como resultado de la creación de nuevos órganos de representación de los habitantes (Melé, 2014). Sin embargo, la centralidad de poder de decisión sobre las políticas urbanas en la figura del jefe de gobierno fue un rasgo que persistió a expensas de las modificaciones en la estructura política del Gobierno del Distrito Federal (GDF) (Davis, 1994 y Dolútskaya, 2018). Los cambios gestionados por las administraciones previas implicaron también un cambio en la visión del espacio urbano, en donde las políticas urbanas fueron orientadas al desarrollo de grandes proyectos comerciales. A partir de la década de los ochenta, la producción de políticas urbanas facilitó las condiciones (sociales, políticas y económicas) para transformar la ciudad en un espacio atractivo para la inversión privada y mantener la economía de la capital (Parnreiter, 2002).

En este contexto se ubicó el proyecto financiero de Santa Fe, en la Ciudad

de México, el cual cuenta con una extensión de 850 hectáreas entre las delegaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa (Valenzuela, 2007, pág. 55). Su construcción implicó el cierre de minas y, posteriormente, del vertedero de la zona provocando el desplazamiento forzado de los grupos de pepenadores durante la década de los ochenta. La construcción de nuevas vialidades como la autopista México-Toluca y la ampliación de avenida Vasco de Quiroga, durante la misma década, provocaron afectaciones a viviendas de los habitantes sin recibir ningún tipo de indemnización por parte de las autoridades (Moreno, 2015, pág. 78).

Las afectaciones sociales por grandes proyectos han sido tratadas por los gobiernos mexicanos desde la perspectiva costo-beneficio en donde los beneficios económicos parecen ser mayores que los costos sociales. En este contexto, el principio de utilidad pública entendido como la facultad auto adjudicada por el gobierno para expropiar en nombre del interés público, ha sido utilizado como justificación para construir obras que favorecen el conjunto de intereses económicos y políticos a costa de los perjuicios sociales.

Por lo anterior, los grandes proyectos urbanos son percibidos como imposiciones promovidas por el gobierno mexicano, que excluyen a los habitantes locales de la toma de decisiones relacionadas con la gestión urbana del espacio próximo. En este sentido, la oposición social suele ser una de las primeras manifestaciones de la acción colectiva promovida por los habitantes una vez que ciertos aspectos del proyecto comienzan a circular en los medios de información. Para los habitantes del corredor Vasco de Quiroga, los rumores sobre el trazo del proyecto sobre la vialidad, y posteriormente su publicación en medios oficiales sin mecanismos previos de consulta generaron desconfianza hacia las autoridades por la opacidad en el manejo y restricciones de acceso a la información. Pese a las exigencias de los habitantes, las autoridades de la capital y dependencias responsables del proyecto (Secretaría de Comunicaciones y Transportes) continuaron con el proceso de licitación, mientras implementaban mesas de trabajo con los habitantes para convencerlos de que el proyecto no implicaría daños a viviendas.

Este conjunto de prácticas, característico de la producción de proyectos urbanos



alertó a los habitantes sobre los posibles impactos en la zona provocados por los recortes a predios ocupados por viviendas y comercios locales, como parte de la liberación del derecho de vía del proyecto. Las dimensiones técnicas del proyecto publicadas en los medios oficiales fueron indicios para los habitantes, por un lado, de la inminencia de las afectaciones a viviendas y, por otro, que la negación de dichos daños por parte de las autoridades era una manera de mantener el control del conflicto, de tal manera que este no afectara el proceso de licitación del proyecto.

A este respecto la pregunta de investigación que orienta este trabajo es: ¿Qué elementos explican el cambio de trazo del tercer tramo por parte de los habitantes del corredor Vasco de Quiroga ante la inminente construcción del proyecto Tren Interurbano México-Toluca? Y como pregunta secundaria: ¿qué aspectos de la producción de grandes proyectos urbanos son problematizados por los actores colectivos y colocados en la agenda política para contrarrestar los efectos de decisiones gubernamentales que surgen en un ambiente de opacidad y nula responsabilidad con los habitantes urbanos?

El principal argumento de esta investigación es, que la política urbana se caracteriza actualmente por una tendencia cada vez mayor a intentar gobernar el territorio, a través de normas y reglamentos que subordinan los usos de determinados espacios a objetivos de mercantilización,<sup>6</sup> incluyendo la construcción de grandes obras públicas. Esto se contrapone a los significados y valores socioculturales que los habitantes atribuyen a dichos espacios, lo que puede detonar la movilización de los actores beligerantes que defienden un territorio determinado, y detonar el conflicto entre estos y los actores institucionales que promueven un proyecto.

Este estudio, que abarca de agosto de 2014 a septiembre de 2015, profundiza en las formas de apropiación y defensa del territorio por parte de los habitantes del corredor Vasco de Quiroga, quienes resultarían afectados por la construcción del tercer tramo del Tren Interurbano México-Toluca, partiendo de la

---

<sup>6</sup> De acuerdo con David Harvey (2005) la mercantilización responde a los procesos de acumulación de capital mediante la “destrucción creativa” que consiste en la búsqueda de territorios disponibles para reubicar los excedentes de capital derivados de las crisis del sistema económico capitalista.

productividad del conflicto (Melé, 2014). Es decir, el proceso de construcción mediante el cual los actores movilizados construyen un problema en el espacio público y lo trasladan a la agenda política.

En la movilización por el cambio de trazo participaron diversos sectores de la sociedad civil como académicos, medios de información, y autoridades locales, quienes junto con los habitantes exigieron a las autoridades del gobierno federal cambiar el trazo del tercer tramo mediante la activación de diversos instrumentos jurídicos y aspectos controversiales relacionados con el proyecto. En ese sentido, la investigación tiene por objetivo comprender la forma en que los habitantes movilizados construyen espacios para legitimar sus demandas ahí donde su capacidad para cambiar las consecuencias de decisiones políticas es disminuida.

La metodología empleada en esta investigación consistió en entrevistas semiestructuradas a habitantes y comerciantes del corredor Vasco de Quiroga, participantes de los frentes movilizados a lo largo del conflicto y especialistas en la producción de infraestructura. La construcción de testimonios orales apunta al interés por rescatar la experiencia de las personas y su perspectiva sobre los acontecimientos suscitados en temporalidades específicas. Asimismo, constituye una vía en la democratización de la memoria social, a través de la incorporación de “las voces de los sectores populares frente a la lógica dominante” (Aceves, 1998, pág. 231) para la construcción de “un proyecto alternativo de sociedad” (Roca, 2003, pág. 39). También se realizó una revisión hemerográfica que permitió triangular las fuentes orales; identificar la emergencia de otros conflictos por el avance de obra; las trayectorias de funcionarios y empresarios; discursos públicos de autoridades locales y federales, e irregularidades denunciadas por especialistas en medios de información con relación al proyecto.

Esta investigación se fundamenta en el conflicto como un espacio en donde los actores colectivos configuran situaciones de acción mediante formas de calificación del espacio para contrarrestar los impactos de los grandes proyectos urbanos (Melé, 2014). Por otro lado, muestra los esfuerzos de los colectivos por construir el problema ahí donde su participación es restringida por las autoridades públicas. En este sentido, el espacio es entendido a través de sus múltiples

representaciones y valorizaciones por parte de los actores involucrados para defender el espacio habitado.

El trabajo consta de tres capítulos: el primero expone las categorías teórico-conceptuales para analizar los grandes proyectos a partir de sus implicaciones territoriales, políticas y económicas en el espacio urbano. En segundo lugar, se trata la territorialidad como la contraposición entre dos visiones: la de los grupos afectados y el discurso emitido por las autoridades del gobierno federal y local, principales promotores del proyecto. Por último, la productividad del conflicto busca dar cuenta del proceso de defensa del territorio emprendido por los habitantes del corredor Vasco de Quiroga, a través de las múltiples atribuciones al espacio como valor social.

El segundo capítulo aborda el espacio urbano desde la visión de las autoridades públicas, a partir de las atribuciones que dan al proyecto en diversas declaraciones públicas registradas por los medios de información como estrategias de legitimación. Se parte del supuesto de que las condiciones de localización del tren interurbano México-Toluca cumplen con las exigencias de las ciudades centrales caracterizadas por su tendencia a la concentración de servicios y poder político, en donde sus principales efectos son la acumulación por desposesión y el despliegue del desarrollo geográfico desigual (Harvey, 2005). A este respecto, el capítulo aborda de manera general diversos puntos de afectación por el proyecto y también evalúa la efectividad de los mecanismos disponibles de acceso a la información pública, al proceso de toma de decisiones y a la justicia.

El tercer capítulo trata los procesos de territorialización y las formas de significación y apropiación del espacio para dar cuenta de las valorizaciones sociales del espacio defendido por los habitantes del corredor Vasco de Quiroga, quienes difieren con la visión de las autoridades públicas del espacio como objeto de plusvalía. A este respecto, la productividad del conflicto refiere el proceso de elaboración de demandas por parte de los colectivos para colocar el problema en la agenda política. Los espacios expresan la confluencia y confrontación de distintas identidades y sus formas particulares de relacionarse, en él se delinean sus intereses y develan las relaciones de poder inscritas, se despliegan las luchas por

el significado y por el devenir de una palabra sobre otra a lo largo del desenlace del conflicto.



# Instituto

---

# Mora

## Capítulo I. Marco teórico-conceptual

Las ciudades latinoamericanas en el circuito mundial de ciudades gestionado principalmente por actores comerciales y empresariales (Delgado y Garza, 2013) se han caracterizado por una “nueva forma globalizada de construir ciudad” (Lungo, 2005, pág. 21) basada en la concepción del espacio en términos de rentabilidad económica a través de la producción de Grandes Proyectos urbanos (GPU). Esto ha provocado “una intensa reestructuración de los espacios del capitalismo industrial y han tenido un impacto significativo en el ambiente construido y sus modos de gestión” (Cuenya, 2009, pág. 232).

La construcción del megaproyecto Ciudad Santa Fe durante la década de los ochenta formó parte de estas dinámicas de transformación urbana, el cual reflejó una nueva forma de entender el espacio urbano por parte del gobierno mexicano, a través de la implementación de políticas urbanas generando profundos contrastes con la gestión del suelo hasta entonces practicado. Las políticas de regularización de asentamientos en el poniente de la ciudad implementadas durante las décadas de los setenta y ochenta, fueron una práctica por autoridades públicas para generar capital político y garantizar la permanencia del PRI, entonces partido hegemónico (Azuela y Cruz, 1989).

Los efectos del contexto de liberalización financiera en la capital fueron más evidentes durante la década de los noventa por las alianzas entre actores empresariales y financieros, las cuales acentuaron el distanciamiento entre las demandas de los habitantes de la ciudad y autoridades públicas, quienes terminaron por favorecer la gestión de grandes proyectos de corte comercial. Las afectaciones a las colonias próximas al proyecto comercial durante su construcción repercutieron en la visión de los habitantes sobre el quehacer de autoridades públicas respecto a la toma de decisiones sobre la gestión del espacio urbano.

Actualmente, las continuas modificaciones a la Zona Especial de Desarrollo Controlado en Santa Fe (en adelante, ZEDECSF) avaladas por la producción de instrumentos normativos dan cuenta de la vigencia de un modelo de planificación urbana anclado en la concepción de la ciudad como espacio para la generación de plusvalía (Parnreiter, 2002). Derivado de la implantación de actividades económicas

relacionadas con los servicios al productor, los proyectos de transporte recientemente anunciados forman parte de un proceso de transformación urbana del poniente de la ciudad. La tendencia de las ciudades centrales a la concentración de servicios relacionados con el sector financiero, y las exigencias del mercado por mayor infraestructura que garanticen su funcionalidad (Parnreiter, 2002, 2016 y Serje, 2011) ha devenido en la emergencia de conflictos urbanos entre autoridades públicas y habitantes en la zona como una forma de mediar los desequilibrios de poder ante la amenaza de despojo de su espacio vital (Aronsson, 2002 y Haesbart, 2011).

Por lo anterior, el presente capítulo busca entrelazar los conceptos de *Grandes Proyectos Urbanos* (Lungo, 2005), *territorialidad* (Haesbaert, 2001) y *conflicto* (Melé, 2014), para comprender los efectos de la acción colectiva emprendida por los habitantes del corredor Vasco de Quiroga por la construcción del tercer tramo del proyecto ferroviario anunciado en 2014.

### **1.1. Transición hacia un nuevo modelo de planificación urbana: la ZEDEC Santa Fe en la Ciudad de México**

A partir de las crisis económicas de 1976 y, especialmente la de 1982, las políticas urbanas dejaron de centrarse en atender las exigencias en torno a los servicios urbanos por parte de los habitantes de la ciudad. Las reformas de ajuste estructural asumidas por el gobierno mexicano para recibir préstamos de instituciones financieras (Banco Mundial y Fondo Monetario Internacional) repercutieron en el diseño de políticas urbanas guiadas por nuevos intereses y objetivos económicos que permitieran la solvencia fiscal de la capital (Davis, 1999, pág. 348). El centro financiero de Santa Fe, construido durante la década de los ochenta, formó parte de la transición hacia la planificación estratégica como nuevo modelo de gestión del espacio implementado por las autoridades en la capital (Parnreiter, 2016).

Los intentos de democratización de la planificación durante la década de los setenta, y la publicación del Plan de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (1980), fueron rebasados por la adopción de políticas neoliberales minando “los intentos por llevar a cabo un desarrollo planificado, democrático e inclusivo” (Padilla Cobos,

2009 en Parnreiter, 2016, pág. 157). Desde la perspectiva de Moreno (2015), los instrumentos de planificación urbana constituyeron estrategias de empoderamiento para los tecnócratas locales permitiéndoles mayor poder de decisión sobre el uso de la tierra y la gestión de servicios urbanos como formas de condicionamiento y control de la participación ciudadana (Azuela, 1989 citado por Moreno, 2015, pág. 73).

Para comenzar con los trabajos del megaproyecto de Santa Fe, Hank González (uno de los principales impulsores del proyecto durante su cargo como regente) contó con el apoyo de Roque González Escamilla, quien fungió como director de SERVIMET (Servicios Metropolitanos), dependencia creada en 1977 para la administración de la ZEDECSF. La tarea principal de la dependencia fue facilitar los procesos de construcción del proyecto. Bajo el discurso de la rehabilitación económica de espacios calificados como “infrautilizados” del entonces Departamento del Distrito Federal (DDF), se buscó la reactivación económica incentivando la formación de mercados de tierra en el área (Moreno, 2015).

Durante este periodo también aparecieron las Zonas Especiales de Desarrollo Controlado (ZEDEC),<sup>7</sup> instrumentos normativos que flexibilizan los usos de espacios delimitados facilitando cambios en el uso de suelo para el desarrollo de grandes proyectos inmobiliarios acordes a las exigencias de las firmas transnacionales (Parnreiter, 2016, pág. 157). La delimitación de espacios a través de las ZEDEC permitió a los agentes políticos y económicos, generar acuerdos en torno a intereses particulares “para establecer unilateralmente las normas de construcción aplicables en la zona y las condiciones en las que se deben llevar a cabo las expropiaciones, reubicaciones e indemnizaciones para los grupos desalojados de la zona” (López, 2012, pág. 91). Las ZEDEC constituyen una de las expresiones del papel que las asociaciones público-privadas caracterizaron en adelante una nueva forma de construir y gestionar el desarrollo de la gran propiedad para el desarrollo inmobiliario (Parneiter, 2016).

La firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte en 1994

---

<sup>7</sup> En 1995, la ZEDEC Santa Fe apareció por primera vez y, en 1997 fue aprobada como Programa Parcial de Desarrollo Urbano Santa Fe (PPDU Santa Fe). Su primera actualización fue publicada en el 2000 (Pérez Negrete, 2010, pág. 79) y la segunda versión en 2012.

(TLCAN); provocaron profundas transformaciones en la estructura urbana de la capital y marcaron la transición de la ciudad industrial a la ciudad especializada en servicios al productor.<sup>8</sup> Uno de estos cambios fue la apertura del sector inmobiliario a actores de origen nacional y extranjero (Moreno, 2015, Parnreiter, 2016 y Pérez Negrete, 2010). El sector público responsable de la gestión urbana cambió de “un enfoque gerencial a otro empresarial, asumiendo los valores corporativos de competitividad, mercadeo y eficacia” (Valenzuela, 2013, pág. 103). En este contexto, la concepción de los grandes proyectos urbanos pasó a ser la de los “elementos mediadores entre las exigencias espaciales de las inversiones económicas en las grandes metrópolis y su propia transformación urbana” (Lungo, 2005, pág. 18).

El crecimiento del proyecto de la ZEDECSF fue más notable durante las gestiones del gobierno perredista encabezadas por Andrés Manuel López Obrador (2000-2006) y Marcelo Ebrard (2006-2012) durante su jefatura de gobierno del Distrito Federal, a través de nuevos proyectos de transporte, reacondicionamiento de vialidades y la urbanización de predios disponibles dentro de la delimitación del área. Sobre este aspecto, Dolútskaya (2018) señala que ambas gestiones difieren notablemente con el mandato de Cuauhtémoc Cárdenas Solórzano (1997-2000), primer jefe de gobierno de la capital electo en 1997. Su gobierno se caracterizó principalmente por un rompimiento “con las costumbres de cercanía y relaciones informales entre el gobierno capitalino y aquel selecto círculo de empresarios de la construcción (pág. 350) mantenido durante el gobierno priista.<sup>9</sup> Sin embargo, explica que una vez concluido su mandato, las relaciones con empresarios fueron

---

<sup>8</sup> Al respecto Diane Davis (1999) escribió: “en general estaba muy claro que después de 1988 se subordinarían las demandas referentes a los servicios y el desarrollo urbano de la ciudad de México a las prioridades macroeconómicas del PRI” (pág. 419). En efecto, durante el gobierno de Salinas de Gortari se impulsaron políticas orientadas a la recuperación del mercado inmobiliario urbano; la reconstrucción en gran escala de la ciudad de México y el alza de tarifas y privatización de servicios urbanos (Davis, 1999, pp. 420-421). En la misma línea Parnreiter (2016) identifica que la liberalización económica por la adhesión de México al TLCAN aumentó la inversión extranjera directa (IED) a partir de 1994.

<sup>9</sup> Además del distanciamiento con empresarios constructores, Dolútskaya (2018) agrega que las convicciones políticas de Cárdenas lo impulsaron a tomar decisiones en el campo de la producción de obra pública como “controlar la calidad de los concursos de licitación para otorgar los contratos y concesiones al mejor postor y en el rechazo de nuevas obras”; centrar la inversión en el mantenimiento de la infraestructura urbana existente y, el rechazo de obras “que fomentaran el uso del automóvil” (pág. 353).



rápidamente retomadas por López Obrador, quien mediante concesiones de obra pública buscó el apoyo de la élite empresarial para financiar sus campañas presidenciales del 2006 y 2012 (pág. 357). A esta dinámica político empresarial le han seguido los gobiernos encabezados por Marcelo Ebrard (2006-2012) y Miguel Ángel Mancera (2012-2018) para quienes el proyecto de la ZEDECSF ha devenido en un espacio de conciliación de intereses políticos-personales con empresarios de la construcción a cambio de contratos de obra pública.

La reforma política de 1997, que permitió a los habitantes del Distrito Federal elegir por primera vez a sus representantes políticos por medio del voto, no implicó cambios sustanciales para descentralizar el poder político del ejecutivo federal sobre el desarrollo de políticas urbanas hasta entonces mantenido (Dolútskaya, 2018). En cambio, fue trasladado a la figura del jefe de gobierno capitalino “sin producir mecanismos que acotaran su considerable 'poder discrecional de decisión en el ámbito local'” (Davis, 1994, 2002; Wirth, 2006 citado por Dolútskaya, 2018).

En este contexto, fue durante las administraciones de Andrés Manuel López Obrador (2000-2005), Marcelo Ebrard (2006-2012) y Miguel Ángel Mancera (2012-2017) en el Distrito Federal, que el regreso a las prácticas centralizadoras sobre la planificación urbana fue más evidente, al delegar a la SEDUVI (Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda) como dependencia responsable de “diseñar, coordinar y aplicar la política urbana de la Ciudad de México”.<sup>10</sup> Esta actividad fue fortalecida con nuevos instrumentos de planificación urbana permitiendo modificaciones más específicas del lugar (Parnreiter, 2016).

La construcción de Santa Fe impuso también un nuevo modelo de planificación urbana ampliamente aceptado por los funcionarios públicos el cual terminó por cristalizarse en nuevos instrumentos de planificación urbana y esquemas de financiamiento, que terminaron por legalizar (más no legitimar) la producción de GPU. Como espacio de inversión, Santa Fe fue convertido en un espacio idóneo para restablecer la economía de la ciudad de México. La ausencia de normatividades reguladoras en el campo de infraestructura dio a funcionarios

---

<sup>10</sup> Portal en línea de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. Recuperado de <http://www.seduvi.cdmx.gob.mx/secretaria/acerca-de>. [Consulta: 23 de agosto de 2018.]

públicos amplio margen de maniobra para el restablecimiento de alianzas con actores económicos pertenecientes al campo de la construcción. Por otro lado, el cambio en las condiciones de producción de Grandes Proyectos Urbanos (en adelante, GPU) integró un nuevo repertorio de actores del ámbito global.

El reducido espacio de negociaciones entre funcionarios y empresarios facilitó el intercambio de favores políticos por contratos de infraestructura (Davis, 1999). En este contexto, Santa Fe fue un proyecto construido entre funcionarios y empresarios con la intención de transformar el lugar en centro de negocios para la ciudad de México, en donde distintas administraciones centraron esfuerzos por abastecer las necesidades de infraestructura para mantener la importancia de Santa Fe.

Actualmente la producción de GPU promovida por actores políticos y empresariales inscribe una *concepción del espacio basada en la racionalidad de la planificación urbana la cual consiste en el diseño de modelos urbanos con la capacidad de generar transformaciones positivas en la vida de las personas*. Sin embargo, su producción está inscrita en la lógica de *acumulación de capital desvinculada de las valorizaciones socioespaciales de los grupos receptores*. Esto último, son aspectos que suelen ignorarse, o pasan por alto, los actores políticos y empresariales provocando rupturas en los valores asignados al lugar desde la experiencia humana por medio del “desplazamiento de los saberes locales y las formas históricas de habitar” (Serje, 2011, pág. 23).

La producción de GPU ha sido la solución por parte de los gobiernos y empresas constructoras para “resolver el problema del excedente de capital y mano de obra mediante la urbanización” (Harvey, 2013, pág. 25) ya que su ejecución requiere de sumas considerables de capital. No obstante, la lentitud del proceso de recuperación de la ganancia y el riesgo latente de pérdida de la inversión son motivos para que el capital privado pocas veces asuma el costo total de la obra, recurriendo al Estado y los sistemas de crédito en busca de alternativas para resguardar su inversión (Garza, 2013). Las altas sumas de capital requeridas por el proyecto son para autores como Flyvbjerg (2014), elementos que determinan la escala y clasificación del proyecto (giga, mega, tera-proyectos).

En este contexto, el proyecto del Tren Interurbano México-Toluca forma parte de los requerimientos de infraestructura del megaproyecto de Santa Fe. Sin embargo, cabe señalar que el proyecto *per se* no es una solución a los problemas de movilidad urbana sino que es inscrito en una narrativa de aceptabilidad construida por las autoridades públicas. Tanto el trazo como las estaciones del *proyecto fueron decididos bajo criterios técnicos y de rentabilidad económica provistos por las necesidades de servicios de la vida urbana*. Por lo anterior, la conectividad entre los centros urbanos de Santa Fe y Toluca, a través de nuevas vías de transporte tendrá como efecto la especulación inmobiliaria por el desplazamiento de las dos ciudades centrales hacia los intersticios de tierra disponible a lo largo del trazo del proyecto. Esta hipótesis se sustenta en lo expuesto por Davis (1994) sobre el papel que cumplen los proyectos de transporte respecto a la expansión urbana, los cuales se traducen en oportunidades económicas para las empresas inmobiliarias.

## **1.2. Efectos sociales por la construcción de Grandes Proyectos Urbanos**

A más de 30 años de iniciar la construcción del proyecto de Santa Fe, los gobiernos de la capital continúan incentivando su crecimiento. Esta situación ha mantenido en estado de alerta a los vecinos de las colonias circundantes, quienes en mayor medida han padecido los efectos de las demandas de servicios del proyecto como fueron las afectaciones a viviendas provocadas por la ampliación de avenida Vasco de Quiroga, en 1981, para facilitar vialidades de acceso al centro financiero. Durante los trabajos de ampliación, ninguna de las familias fue indemnizada por las autoridades del Departamento del Distrito Federal (DDF) (Shoshan, 2015). Derivado de lo anterior, la asignación de valores económicos al espacio como parte sustancial de la lógica de acumulación de capital tuvo como efecto su transformación en un ámbito mecánico y racionalizado, desvinculando las concepciones previas del espacio ancladas a la “experiencia del lugar” y “la continuidad histórica y geográfica de la sociedad que se pretende interpelar” (Serje, 2011, pág. 22).

El proyecto también produjo una fuerte polarización socioeconómica con la población circundante, así como procesos de exclusión y segregación social (González, 2014) como efectos de un entorno clasificado y jerarquizado “en la

medida en que una cierta distribución espacial produce un conjunto de relaciones entre los individuos, al determinar diferencias, asimetrías y desequilibrios que producen efectos homogéneos de poder” (Serje, 2011, pág. 22). Ambos efectos se derivan de la “distribución racional de los espacios”, en donde el espacio es concebido independiente de la actividad humana: “Se conceptualiza como un ámbito isotrópico, infinito, neutro y vacío de significado, donde la única referencia importante para las cosas y los eventos que contiene son sus coordenadas” (pág. 21).

Entre los impactos sociales provocados por proyectos de gran escala se encuentran el desplazamiento forzado y el reasentamiento involuntario. Ambos, constituyen dos de los efectos de mayor impacto para la población afectada por sus implicaciones socioculturales y económicas.<sup>11</sup> Sin embargo, han sido tratados por funcionarios públicos e inversores como aspectos inherentes del proceso de planificación. Es decir, se trata de “un objetivo conscientemente planificado”, que hace del desplazamiento un elemento necesario por razones técnico-ingenieriles y políticas, en donde difícilmente las personas afectadas tienen la posibilidad de elegir entre ser desplazados o mantener el estado actual de las cosas (Bartolomé, 1985).

Los proyectos de planificación urbana implícitamente aseguran la viabilidad del proyecto (Ribeiro, 1985, pág. 31). La normalización del desplazamiento forzado como aspecto intrínseco de la producción proyectos de infraestructura suele justificarse a través de discursos sobre el “bien público” (Bartolomé, 1985). A su vez, es impulsado por técnicos y especialistas quienes “suministran la necesaria apariencia de racionalidad y legitimación política” (Ribeiro, pág. 31) sin considerar el costo social “que involucra consecuencias que no se disipan rápidamente ni son totalmente compensadas por los beneficios” (Bartolomé, pp. 9-13).

Los efectos sociales del desplazamiento han sido ampliamente estudiados por autores como Cernea (1989), Oliver-Smith, (1991, 2010) y Bartolomé (1985), quienes parten de considerar la desarticulación social como punto inicial de una serie de efectos en cadena para las poblaciones afectadas. Cernea (1989)

---

<sup>11</sup> De acuerdo con Domínguez (2014), el desplazamiento forzado “no involucra ningún esfuerzo de planeación por parte de las autoridades o de los promotores de un proyecto en particular”. Mientras que el reasentamiento involuntario “supone un esfuerzo de planeación” (pág. 25).

considera entre sus efectos:

Desarticula sistemas de producción, desorganiza comunidades enteras y rompe redes sociales de larga existencia, destruye bienes productivos, causa severos daños impactos medioambientales y la pérdida de valiosos recursos naturales. La relocalización forzosa tiende a asociarse con un incremento en el stress (psicológico y socio-cultural), y con mayores tasas de morbilidad y mortalidad (pág. 10).

Los impactos negativos provocados por GPU se manifiestan desde el anuncio de construcción de la obra y puede prolongarse de manera indeterminada provocando una disminución en el nivel de vida de los afectados de forma inmediata como consecuencia del ambiente de incertidumbre provocado por el rumor de desplazamiento (Bartolomé, 1985, pág. 18). En el mismo sentido, Oliver-Smith (2010) caracteriza el desplazamiento como una experiencia traumática para las personas afectadas y “la necesidad radical de la reinención del yo y de la comunidad”. No obstante, las implicaciones para las personas afectadas y el desplazamiento como efecto no deseado (independientemente de las acciones para aminorar sus impactos) han sido tratados como riesgos aceptables por quienes intervienen en el proceso de planificación de los proyectos (Oliver-Smith, pág. 10).

Tanto la omisión de los efectos secundarios como las desigualdades socioterritoriales (ambas condiciones de los procesos de urbanización) parecen estar profundamente “ancladas en las prácticas convencionales de planeación” (Soja, 2010), en donde “la acción pública es una práctica de poder, es indisoluble de las cuestiones de dominación y resistencia, y de las cuestiones de legitimidad de los detentadores de la autoridad” (Lascoumes y Le Galés, 2014, pág. 49).

La inclinación de actores políticos y empresariales por el desarrollo de GPU a expensas de sus implicaciones para los grupos sociales introduce diversos cuestionamientos éticos, respecto a las formas selectivas de distribución de los beneficios y perjuicios de su ejecución. En este sentido, se ubica aquella corriente crítica de la perspectiva desarrollista, ampliamente utilizada por el gobierno mexicano en la producción de obras de infraestructura. Para los críticos de dicha corriente, la visión basada en el desarrollo económico supone la existencia de relaciones desiguales de poder entre quienes cuentan y no, con los recursos y

medios para implementar sus ideas sobre el significado del desarrollo (Oliver-Smith, 2010, pág. 8).

Penz (2002), por ejemplo, destaca que la perspectiva ética asociada al principio del interés público “proporciona una expresión concreta hacia el análisis costo beneficio” (pág. 4), en donde las afectaciones son tratadas mediante la indemnización monetaria. Este mecanismo separa de manera tajante a los grupos afectados del ámbito político, y anula su capacidad para debatir e introducir visiones alternativas sobre el significado del desarrollo. Otra perspectiva es la asociada al derecho a la “autodeterminación”, la cual plantea que ninguna población debería ser desplazada en contra de su voluntad, “aun cuando han aprobado los intereses públicos sobre las tierras” (pág. 5). Sin embargo, esta perspectiva genera complicaciones al momento de ponderar los beneficios y restricciones derivados de la producción de infraestructura para determinados sectores sociales.

Por último, se ubica la corriente crítica de la mala implementación de los proyectos, sus contribuciones están orientadas a mejorar las condiciones de los grupos afectados por medio de instrumentos de participación local y medidas que establezcan como beneficiarios a los grupos receptores (Aronson, 2002). Esta perspectiva “procedimental” o “mixta”, “por un lado reconoce la importancia de promover acciones públicas que beneficien a la sociedad en su conjunto; por otro lado, esto sólo es aceptable cuando se cumplen ciertas condiciones y principios básicos” (Domínguez, 2018, pág. 29).

Al respecto, Penz (2002) señala que el Estado debe intervenir en la producción de obras con el fin de garantizar la protección de los derechos de los grupos afectados, y asumir la responsabilidad de dirigir a los agentes económicos y políticos en el cumplimiento de marcos normativos. Para Dolútskaya (2016) los mecanismos de consulta pública, transparencia y acceso a la información podrían en el largo plazo, mejorar la implementación de obras de infraestructura.

Al respecto, diversos autores han señalado los límites de los canales formales de participación por su poca efectividad para subsanar las demandas de los habitantes potencialmente afectados por GPU (Ramírez-Sáiz y Safa, 2010). Aronsson (2002), por ejemplo, señala que la participación local no logra resolver la

desigualdad que atraviesa las relaciones de poder entre funcionarios y habitantes, al no constituir uno de los puntos de discusión de las negociaciones entabladas entre los diversos actores. También afirma que elementos como la experiencia, cargos y responsabilidades, impiden establecer negociaciones en condiciones iguales, por ejemplo, la experiencia del reasentamiento involuntario que separa a ejecutores y afectados. Mientras para el primer grupo puede tratarse de un caso más de rutina, para la población afectada puede ser la primera, y muy probablemente, la última ocasión que enfrenten una situación similar. En ese sentido, Bartolomé (1985) señala que la desorganización e incertidumbre son aspectos también excluidos del ámbito de las negociaciones.

Respecto a las prácticas procedimentales, Domínguez (2011) señala que las deficiencias de la efectividad de los mecanismos de participación ciudadana - procesos de consulta, manifestaciones de impacto ambiental (MIA) y recomendaciones emitidas por organismos autónomos en materia de derechos humanos- en el sector infraestructura se debe a que los dos primeros son tratados como procesos administrativos, y el último, solo puede emitir “recomendaciones públicas no vinculatorias ante las autoridades respectivas<sup>12</sup>”. En ese sentido, Castro (2018) considera que los instrumentos de evaluación de impactos permiten a los promoventes recabar información de los grupos afectados, “pero no su opinión sobre si aceptan o no el proyecto. La supuesta consulta no va de la mano con el consentimiento de los afectados”.

La exclusividad de decisión de actores políticos y empresariales en el sector infraestructura reside de acuerdo con Salas-Porras (2015), en la facilidad con que funcionarios públicos pasan por la “puerta giratoria” del sector público al empresarial. Dicho comportamiento se acentuó con las reformas aplicadas durante la década de los ochenta y, de los beneficios obtenidos por autoridades en su papel intermediario con actores empresariales y financieros (nacionales y extranjeros) transformando los límites entre lo público y lo privado, de tal forma que:

---

<sup>12</sup> Comisión Nacional de Derechos Humanos México. “Informe anual de actividades 2017”. [Documento en línea] México, 2017, <http://informe.cndh.org.mx/menu.aspx?id=119>. [Consulta: 11 de junio de 2018.]

Las decisiones que toman las élites cuando se encuentran en funciones públicas no se hacen en términos de los intereses que deben servir, o para un proyecto de alcance nacional, sino más bien pensando en recompensas futuras y posiciones de poder nacionales e internacionales. Consecuentemente, estas élites no rinden cuentas a la ciudadanía que paga sus salarios mientras se encuentran en funciones. Sus cálculos y lealtades se pueden encontrar en los clientes y patronazgos en México y en el extranjero (Salas-Porras, 2014, pág. 299).

En este contexto, “el menoscabo de los intereses y demandas de la población local” (Ramírez-Sáiz y Safa, 2010, pág. 49) constituye una de las manifestaciones del derecho autoadjudicado por un grupo selecto de actores políticos “de actuar sin rendir cuentas” (Salas-Porras, 2015, pág. 286) o, en otras palabras, del “poder discrecional del ejecutivo” (Domínguez, 2011, pág. 44), contribuyendo a la formación de un Estado carente de legitimidad. Para contrarrestar los efectos de aquellas decisiones que son tomadas sin ser previamente consultadas con los grupos locales, un número creciente de acciones son producidas por la sociedad fuera de los canales institucionales (pág. 46) para exigir la aplicación de los instrumentos de participación vigentes en la producción de GPU.

### **1.3. La territorialidad como práctica de resistencia frente a los GPU**

La organización por parte de los habitantes del poniente de la ciudad para exigir a las autoridades federales y del GDF el cambio del trazo del tercer tramo del proyecto son una manifestación del “rechazo a la imposición de fuerzas superiores o poder para controlar cualquiera de las opciones de acción o el control sobre los recursos” (Oliver-Smith, pág. 135). *Los conflictos por GPU inscriben primordialmente una lucha entre dos visiones en torno al espacio en disputa.* Este es un aspecto latente en la mayoría de los conflictos por obras de infraestructura. Para Oliver-Smith (1991) la resistencia social emerge cuando la comprensión y el control de las personas sobre su vida y entorno se ven disminuidos (pág. 134).

Por lo anterior, la relación entre quienes ejecutan la obra y los afectados suele distinguirse por su conflictividad, independientemente de si se trata de países democráticos o autoritarios. La resistencia social puede estar determinada, en parte por la percepción de los afectados sobre el ejercicio del Estado: “donde el registro



del estado es inexistente o malo, la confianza puede ser baja, condicionando la respuesta a las propuestas de reasentamiento” (Oliver-Smith, 1991, pp. 135-137). Entonces, el conflicto se transforma en un momento de renegociación para “aclarar la ambigüedad” de las condiciones preestablecidas e “imponer a través de la acción una lógica sobre las condiciones y los eventos, permitiendo a las personas reafirmar un sentido de control y significado en sus vidas” (Oliver-Smith, 1991, pág. 139). Para Aronsson (2002) la resistencia se presenta como la oportunidad entre ejecutores y afectados para renegociar el “valor social del espacio y defenderlo de la monetarización” (pág. 18).

Para los habitantes del corredor Vasco de Quiroga los rumores sobre la construcción de la obra y la expropiación de sus viviendas contribuyeron al malestar e incertidumbre de la población provocadas por el ambiente de desinformación generado por las autoridades públicas. En efecto, la falta de respuesta a las solicitudes y la opacidad en el manejo de la información influyeron en la imagen negativa que los colectivos formaron de las autoridades públicas. Para los habitantes locales la omisión de la información fue un indicio de que el trazo no se modificaría y que el proyecto por avenida Vasco de Quiroga se llevaría a cabo a expensas de los riesgos a sus viviendas en aras del “interés público”.

Los efectos distributivos de las políticas públicas en el territorio y, en este caso, de las externalidades negativas provocadas por la construcción de GPU constituyen una forma de injusticia espacial que pone de manifiesto la diferenciación geográfica y espacial por medio de la aplicación uniforme de políticas urbanas. En efecto, para los habitantes las afectaciones provocadas por el trazo de la obra eran un costo social que debían asumir porque los costos y beneficios del proyecto estaban geográficamente localizados en puntos estratégicos para lograr la rentabilidad económica del proyecto.

Derivado de lo anterior, la búsqueda por la justicia espacial entendida como “un objetivo para la acción política y social” (Soja, 2010), emerge a partir del reposicionamiento de los individuos en el espacio. Su búsqueda puede rastrearse en las formas simbólicas de politización del territorio por parte de las colectividades que resisten la construcción de algún tipo de proyecto urbano. *La justicia espacial*

*entendida como práctica de resistencia por parte de los habitantes del corredor Vasco de Quiroga tuvo como efecto la reapropiación y resignificación del valor social del espacio disputado en contraste con el uso provisto por las autoridades (Soja, 2010).*

Las formas de apropiación del territorio por parte de las sociedades aluden a “formas de construcción del territorio y de la territorialidad en relación con sus recursos” (Haesbaert, 2011, pág. 49), en donde el significado sobre sus usos y acceso constituyen los elementos alrededor de los cuales se desenvuelven las disputas entre significado y referente y, otorgan al territorio su dimensión política. El acceso entendido como los límites y el control sobre territorios específicos “para moldear, influir o controlar las actividades que se realizan en ellos” (Sack, 1991, pág. 196). La territorialidad es también “la forma espacial primaria del poder” (pág. 203), en donde un conjunto de identidades territorializa, significa y produce el espacio. De tal forma que, “en la interacción territorio-sociedad, el territorio participa en un sentido explícitamente relacional, tanto en su calidad de ‘actor’ como en la de ‘actuado’ u ‘objeto de la acción’” (Santos, 1993 citado por Haesbaert, 2011, pág. 51).

La disputa por el territorio gira en torno a diversas visiones simbólicas sobre el territorio atravesadas por relaciones desiguales de poder (Lancaster y Lancaster, 1992 citado por Haesbaert, pág. 2011) en la medida que “el poder implica también una forma de apropiación simbólica” (Haesbaert, 2011, pág. 59) y de “semantización del territorio” (García, 1976 citado por Haesbaert, 2011, pág. 60), es decir, refiere procesos de revalorización material, ética, simbólica y afectiva. De tal forma que “el territorio cultural precede al territorio político y con más razón precede al espacio económico” (Bonnemaison y Cambrézy, 1996 citado por Haesbaert, 2011, pág. 62). En este sentido, el territorio refiere al menos una dimensión material y otra simbólica, en donde cada una de las partes en disputa coloca en juego ciertos valores predominantes y característicos de visiones particulares y contrapuestas, como la relación entre “macropoderes” (como los institucionalizados por el estado) y “micropoderes” (de la vida cotidiana de los grupos sociales), similar a la relación que suele definirse entre dominados y dominantes.

La revalorización del espacio social por parte de los habitantes movilizados

recuperó elementos anclados a la vida local en donde la avenida Vasco de Quiroga, más que una vialidad para el tránsito de autos que se dirigen al megaproyecto de Santa Fe, significa para sus habitantes la lucha por la permanencia de los usos del espacio en donde *se desenvuelve y cobra sentido la vida cotidiana*. La construcción del proyecto y sus inminentes impactos en la configuración del lugar tendría como resultado el efecto opuesto. Estos riesgos fueron sintetizados por los habitantes como la desaparición del pueblo de Santa Fe.

Derivado de lo anterior, la producción social del espacio inscribe una visión integradora y multidimensional del espacio. Se trata de un proceso inherentemente contradictorio y complejo permeado por la confluencia entre formas distintas de subjetivar y objetivar el espacio social (Lefebvre, 1974):

Toda relación de poder mediada territorialmente es también generadora de identidad, ya que controla, distingue, separa y, al separar, de algún modo nombra y clasifica a los individuos y a los grupos sociales. Y viceversa: todo proceso de identificación social es también una relación política, accionada como estrategia en momentos de conflicto o negociación (Haesbaert, 2011, pág. 76).

Algunas valorizaciones inscritas en el campo del derecho delimitan y establecen los usos y funciones asignados a determinados espacios, que pueden o no coincidir con las prácticas y significaciones asignados por los habitantes. En este sentido, *el espacio debe ser entendido a través de sus múltiples representaciones y valorizaciones por parte de los actores involucrados e intereses en juego durante el conflicto que revelan “anclajes territoriales que reenvían a la pertenencia, la apropiación o, inclusive, la identidad territorial”* (Melé, 2014, pág. 34). El conflicto nunca presenta una forma acabada, pero para dar cuenta de su “productividad” (o dinámicas de reconfiguración) es necesario establecer cortes temporales de mediano plazo (Merlinsky, 2015, pág. 8).

Por lo anterior resulta necesario considerar las múltiples visiones de los grupos sociales que intervienen en la producción del espacio social, sus significados y formas de apropiación en una temporalidad y espacio determinados. Para los fines que establece esta investigación se trata de distinguir entre las formas de planificar y delimitar los usos del espacio por parte de las autoridades las cuales

revelan formas concretas de concebir e intervenir el espacio urbano. Por el otro, revela también los efectos sociales de las transformaciones urbanas en el espacio local en donde los procesos de territorialidad activan la emergencia de identidades en defensa del espacio local. *El intercambio entre ambos elementos deja entrever la lucha por la redefinición del espacio de los actores en disputa*, en términos de Melé (2016):

Los conflictos urbanos pueden ser calificados de luchas por la tierra y los servicios urbanos de movilizaciones ambientales o patrimoniales de oposición a proyectos públicos o a la autorización de ciertos usos urbanos y de antagonismos entre grupos por el uso del suelo, como movimientos políticos enfocados a los efectos locales de tendencias globales (pág. 128).

En este sentido, se plantea como eje de análisis profundizar sobre aquellos procesos de construcción social y política de los impactos generados por la construcción de GPU tomando como estudio de caso las movilizaciones emprendidas por los residentes de la zona poniente de la Ciudad de México por el cambio de trazo del proyecto “Tren Interurbano México-Toluca” (2014). Para ello, se consideran las respuestas institucionales a las demandas de los colectivos, así como la acción colectiva que surge de las respuestas institucionales a lo largo del conflicto. La acción colectiva no se define en los límites del andamiaje institucional, en cambio “obligan al sistema político a tomar en consideración demandas que van más allá de su visión institucional” (Touraine, 1994 citado por Bizberg, 2010, pág. 55). Por lo anterior, las valorizaciones territoriales construidas por los colectivos en contra del proyecto abrieron el debate en torno a la definición del “interés público”, en donde diversos actores contribuyeron a la problematización de diversos aspectos relacionados con los efectos de los grandes proyectos urbanos.

La acción colectiva enfrenta diversas dificultades en su proceso de definición y acción en donde la unidad, es decir, la integración de diversas acciones emprendidas por un conjunto de actores sociales: “Nunca es la simple expresión de una intención de propósito que se persigue, sino que se constituye por medio de los recursos disponibles a los actores y de acuerdo con las posibilidades y obstáculos que provienen de un determinado ambiente” (pp. 358-359). Este aspecto, de

acuerdo con Melucci y Massolo (1991) constituye uno de los principales objetivos del estudio de la acción colectiva centrado en la “amplia gama de procesos sociales, actores y formas de acción” (pág. 357) que intervienen en la construcción de un actor colectivo (pág. 364) que desde una “perspectiva pragmática<sup>13</sup>” se nutre “de una larga sedimentación histórica y de un proceso continuo de experimentación” (Cefaï, 2012, pág. 5).

El planteamiento de Chantal Mouffe (2016) no se aleja de la noción pragmática planteada por Daniel Cefaï (2012). Su propuesta está orientada a una democracia siempre sometida a tensiones “que nunca puede superarse, sino únicamente negociarse de distintos modos”, a través de “negociaciones pragmáticas” por medio de la acción política, ya que “no hay forma de reconciliarlas sin imperfección” (Mouffe, 2016, pág. 22). En la misma línea, De Souza (2014) considera necesario el rescate de los derechos humanos como “experiencia social” (pág. 18) alejado de las definiciones suscritas por el Estado que terminó por transformarlos en una “gramática despolitizada de la transformación social, una especie de antipolítica”, un discurso ajustado “a las políticas liberales, al desarrollo capitalista y a sus diversas metamorfosis” (pp. 28-29).<sup>14</sup> El planteamiento que subyace en las propuestas de los autores mencionados reside en que términos como democracia y justicia constantemente son redefinidos por los actores y posicionamientos activados por los intereses y respuestas que surgen de acuerdo a la especificidad del conflicto.

En efecto, los canales de participación disponibles para que los colectivos expresaran su rechazo al trazo de la obra resultaron insuficientes y deficientes.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Como señala Daniel Cefaï: “El pragmatismo no reconoce de entrada una comunidad de principios culturales o tradicionales, no, tampoco se interroga teóricamente sobre los a priori comunicacionales del consenso [...]. La formación de creencias compartidas y la adquisición de costumbres convergentes, el arbitraje regulado entre convicciones conflictuales y la convocación de reservas de experiencia, la suscripción a un principio de pluralismo y de tolerancia, la preferencia por recurrir al derecho más que a la fuerza y el entendimiento en el marco de procedimientos racionales y razonables” (2012, pp. 4-5).

<sup>14</sup> Para la autora, la ausencia o presencia de procesos democráticos no garantiza la protección de los derechos humanos, por un lado, *su ausencia puede invisibilizar a los grupos sociales colocándolos en una posición de vulnerabilidad mientras su presencia se ve restringida por la serie de límites institucionales en su aplicación*

<sup>15</sup> Respecto a los límites de la democracia Mouffe (2016) señala que la ausencia o presencia de procesos democráticos no garantiza la protección de los derechos humanos, por un lado, su

Las autoridades públicas mostraron a lo largo del conflicto una actitud de hermetismo frente a las dudas y exigencias planteadas por los habitantes. *Fue solo a través de la acción política que los habitantes hicieron valer sus derechos*, para ello recurrieron a múltiples instancias y actores sociales quienes contribuyeron en la formación de una arena pública en torno a las ausencias y omisiones sociales de la planificación de GPU.

La calificación y revalorización de situaciones supone un proceso de construcción de un actor colectivo que produce la arena pública para hacer visibles sus demandas o lo que se refiere como la “productividad del conflicto” (Merlinsky, 2015; Melé, 2014 y 2016; Martínez, 2016 y Sobreira y Portilla, 1995), en donde las colectividades colocan en debate categorías territoriales empleadas desde el campo del derecho para frenar o promover la acción gubernamental en determinados espacios:

Lo que está en juego en el ámbito local es precisamente este trabajo de definición pragmática de las categorías a las que los actores buscan dar un sentido en situación, categorías que al mismo tiempo califican y proponen una interpretación de una situación local (Melé, 2014, pág. 63).

En este sentido, la demanda de hacer efectiva la aplicación de una norma sobre un espacio, es decir, la “actualización local del derecho”, remite a un proceso de resignificación del espacio o de “territorialización” que, en términos de Giménez (1996), remite al conjunto de representaciones, valores, usos y significados locales atribuidos por los habitantes.

La noción de “arena pública” condensa un conjunto de elementos que integran un momento de unificación de la acción colectiva conformado por la multiplicidad de procesos y actores sociales provenientes de distintos campos de saber: “no es otra cosa que la estructura de coordinación de esos diferentes elementos en donde se despliegan las operaciones que realizan sus protagonistas y sus espectadores y las consecuencias pragmáticas que tendrán para otras personas” (Cefaï, 2012, pág. 10).

---

ausencia puede invisibilizar a los grupos sociales colocándolos en una posición de vulnerabilidad mientras su presencia se ve restringida por la serie de límites institucionales en su aplicación.

Entonces, la arena pública expresa un “universo pluralista”, donde una multiplicidad de costumbres y opiniones, de estilos de vida, de juegos de lenguaje y de puntos de vista coexisten, diferenciándose y relacionándose unos con otros” (pág. 12). A su vez son sometidas a determinadas restricciones de tipo tributario, es decir, para entrar en el terreno de la “acción pública”, las situaciones percibidas como problemáticas, deben ser formuladas y apegarse a determinados criterios establecidos “por marcos de orden técnico y ético, jurídico y político” (pág. 15), “un etiquetado de la cuestión en el vocabulario de la acción de los poderes públicos” (Melé, 2014, pág. 26):

Así se desarrolla una arena pública, en un marco definido por jerarquías de los principios constitucionales, de los dispositivos legales, de marcos institucionales y de lógicas organizacionales, sobre las escenas políticas, administrativas, judiciales, mediáticas y la vida cotidiana de ciudadanos ordinarios. Es ahí donde la formación de la opinión pública y la normas emergencia de éticas y jurídicas de un bien-vivir conjunto deben ser analizadas (Cefaï, 2012, pág. 17).

Las normas como “factores de orden y de producción de sentido” fueron objeto de apropiación para enmarcar la acción colectiva permitiendo a los actores “desarrollar márgenes de autonomía decisivos”. De esta manera, “la relación con la regla es entonces considerada un modo activo de conquista o preservación de libertad” (Lascoumes y Le Galés, 2014), donde el principio de “interés público”, que suele legitimar la construcción del GPU, es constantemente redefinido por la diversidad de actores que intervienen en la arena pública (pp. 50-52). En este sentido, las arenas públicas constituyen el “registro del derecho” aplicado en situaciones específicas (pág. 20). Tal como señala Melé (2014):

El derecho propone una delimitación de las relaciones entre los diferentes usos del espacio. Así, constituye una imagen las modalidades de la representación y de construcción de un fenómeno social en una sociedad dada y en una época determinada; es, en efecto, ‘la expresión de cierta manera de delimitar, fragmentar y problematizar una cuestión’ (Lascoumes, 1995, pág. 160). El texto de ley, ya sea respetado o encarnado, explica [...] un momento de las relaciones entre una sociedad y el espacio” (pág. 29).

La posibilidad de convertir el desacuerdo entre partes (promotores y afectados) en

una controversia judicial por la indeterminación del principio de “interés público” constituyó un campo propicio para incorporar nuevos elementos al debate público a partir de la reinterpretación que los actores movilizados hacen de una situación con base en elementos o categorías provenientes del derecho. De esta manera se asiste a lo que Ranciére (1996), llama un proceso de “subjetivación”, esto es:

La producción mediante una serie de actos de una instancia y una capacidad de enunciación que no eran identificables en un campo de experiencia dado, cuya identificación, por lo tanto, corre pareja con la nueva representación del campo de la experiencia. [...] La subjetivación política produce una multiplicidad que no estaba dada en la constitución policial de la comunidad, una multiplicidad cuya cuenta se postula como contradictoria con la lógica policial. (Ranciére, 1996, pág. 52).

Desde el marco normativo de la utilidad pública, el uso del poder expropiatorio permite a las autoridades realizar los cambios correspondientes en el uso de suelo para ejecutar las obras y subsanar las afectaciones sociales por proyectos de infraestructura por medio de la indemnización monetaria. Al respecto Azuela y Cancino (2011) señalan que la planificación urbana de la década de los setenta se centró en elaborar instrumentos normativos para efectuar de forma legítima el cambio de régimen de propiedad privada a pública en nombre del interés público y, por otro lado, “regular coercitivamente los procesos urbanos” (pág. 264). En ese sentido, Melé (1995) señala límites en las regulaciones normativas para la ocupación del espacio urbano los cuales se reducen a “la coherencia del plan que los pone en marcha o la voluntad de un planeamiento óptimo de la ciudad y de un control sobre su crecimiento” (pág. 183).

En este contexto, el conflicto entre autoridades y habitantes se centró en la activación de diversas categorías jurídicas de calificación del espacio en disputa, con el fin de contrarrestar las categorías asignadas desde el ámbito de la planificación urbana. La problematización en torno a los usos locales del espacio y los asignados conformaron la arena pública para discutir el significado del “interés público” inscrito en los GPU a partir de colocar en la balanza los beneficios y costos sociales que implicaría para los habitantes la decisión de las autoridades respecto del trazo sobre avenida Vasco de Quiroga.

La acción colectiva de los habitantes del corredor Vasco de Quiroga mostró,



por un lado, las deficiencias de participación de los habitantes de la ciudad en la producción de GPU y, por el otro, que las afectaciones sociales no deben resolverse por medio de la indemnización monetaria como última respuesta de los gobiernos, aun menos, después de omitir la aplicación de procedimientos normativos relacionados con el respeto a los derechos humanos, por ejemplo, llevar a cabo procesos de consulta con las partes afectadas.

*En este sentido, la investigación busca recuperar el sentido de las prácticas, argumentos y significados articulados por los habitantes movilizados en torno a lo que debe hacerse en relación con los problemas “urbanos” provocados por la construcción de proyectos de gran escala* (Merlinsky, 2015, pág. 7). Se propone el empleo de una “racionalidad en valores” para entender las acciones y decisiones de los grupos movilizados a partir de lo expuesto por Melé (2014) quien considera que las valorizaciones deben ser entendidas como “razones sólidas, intelectuales, basadas en ‘teorías’ y en una visión del mundo, no solamente en creencias que se podrían calificar de irracionales” (pág. 54).

La caracterización de los conflictos por el uso del suelo como parte de los efectos socioterritoriales por la construcción de obras de gran escala desde la perspectiva de la acción pública, constituye un acercamiento para comprender los alcances y límites en “la flexibilización del derecho como resultado de la actuación de las fuerzas sociales” (Sobreira y Portilla, 1995, pág. 63). Por otra parte, permite reflexionar sobre las modalidades de actuación que adopta el estado en el manejo de los conflictos.

## **Capítulo 2. El Proyecto “Tren Interurbano México-Toluca”**

El presente capítulo presenta el panorama general en que se desarrolla la construcción del proyecto Tren Interurbano México-Toluca (TIMT) partiendo de la noción de las políticas públicas no como una serie de enunciados lineales por concretar, sino elementos mediados por diversos actores con objetivos (afines y divergentes) desarrollados en un contexto específico. Lo anterior implica que, si bien la normatividad influye en la legalidad de los proyectos y establece los pasos a seguir para su ejecución, no hay que dejar de lado la existencia de variables no normativas que intervienen y condicionan el proceso de implementación (Lascoumes y Le Galés, 2014).

En este sentido, se exponen las posturas adoptadas por la diversidad de actores sociales (afectados, autoridades públicas, organizaciones civiles y contratistas) situados en distintas áreas de conocimiento relacionados con la producción de proyectos de infraestructura quienes elaboran y construyen discursos a partir de diversos valores en juego (técnico-ingenieriles; costo-beneficio; ambientales; socioculturales) para legitimar sus demandas, plantear cuestionamientos y opiniones sobre el proyecto. Cada uno de estos ámbitos posee un campo de expertos con un lenguaje especializado adscrito a principios normativos procedimentales que permite a los actores en desacuerdo situar su perspectiva y exigir al gobierno mexicano el cumplimiento de sus obligaciones sociales.

### **2.1. El proyecto TIMT desde la visión de las autoridades públicas**

Tiene por objeto garantizar la infraestructura y funcionamiento de dos centros urbanos especializados en servicios al productor (Toluca, Estado de México y Santa Fe, Ciudad de México) como parte de la dinámica económica y laboral que mantienen las dos zonas metropolitanas de Toluca (ZMT) y Valle de México (ZMVM) (Centro Mario Molina, 2014, pág. 12). Tan solo en 2016, la Ciudad de México generó alrededor del 17% del Producto Interno Bruto (PIB) y concentró el 23.4% de las actividades terciarias y el 6.1% en el sector industrial, mientras el Estado de México

generó el 8.9% del PIB, el 9.9% de actividades terciarias y el 6.1% en el sector industrial respectivamente.<sup>16</sup> En términos de movilidad urbana, el Centro Mario Molina (2014) estimó que entre las ciudades de México y Toluca<sup>17</sup> fueron realizados alrededor de 50,000 viajes diarios en automóvil y 20,000 en autobús (pág. 3), de los cuales aproximadamente 60,000 tuvieron destino en Santa Fe y Observatorio en Ciudad de México (SCT, 2013, pág. 2).<sup>18</sup> Por otro lado, la Encuesta Origen-Destino (2007) calculó que el 53.7% de los viajes realizados entre los municipios del Estado de México y Ciudad de México son laborales.<sup>19</sup> La preeminencia de la Ciudad de México como destino de la población proveniente de los municipios del Estado de México puede explicarse a partir de la concentración de servicios y condiciones educativas, laborales y salariales más atractivas en comparación con la entidad de origen (ONU-HABITAT, 2015).<sup>20</sup> Mientras que el aumento de la productividad del Estado de México en el sector servicios puede interpretarse como la transición paulatina hacia una economía tercerizada en donde el suministro de infraestructura facilita el desplazamiento de información, mercancía y recursos humanos entre ambas ciudades (Cuenya, 2009, pág. 233).

La construcción de una estación del proyecto en el Centro Comercial Santa Fe apunta al interés por parte del gobierno de la Ciudad de México en mantener la ZEDEC como espacio inmobiliario de las grandes empresas transnacionales. Basta considerar la construcción de dos proyectos viales -los Puentes de los Poetas (2004) y la Supervía (2013)-<sup>21</sup> ejecutados por gobiernos de izquierda (PRD) para

---

<sup>16</sup> Instituto para el Desarrollo Técnico de las Haciendas Públicas, <http://www.indetec.gob.mx/2015/>

<sup>17</sup> Recuperado de <http://centromariomolina.org/wp-content/uploads/2015/01/Documento-de-difusi%C3%B3n-Movilidad-Sustentable-Toluca.pdf> [Consulta: 23 de agosto de 2018.]

<sup>18</sup> El mismo estudio caracteriza la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) como: “la quinta ciudad más grande del país con más de dos millones de habitantes y la mayor concentración urbana del Estado de México. Forma parte de la megalópolis del centro de México y mantiene una intensa dinámica económica y laboral con la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)” (Centro Mario Molina, 2014).

<sup>19</sup> INEGI, “Encuesta Origen-Destino 2007”. [http://bicitekas.org/wp/wp-content/uploads/2013/07/2007\\_Encuesta\\_Origen\\_Destino\\_INEGI.pdf](http://bicitekas.org/wp/wp-content/uploads/2013/07/2007_Encuesta_Origen_Destino_INEGI.pdf) [Consulta: 19 de agosto, 2018.]

<sup>20</sup> Las delegaciones Benito Juárez, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo concentran el 53% del empleo formal, es decir, cinco veces más que el generado en las demarcaciones periféricas (ONU-HABITAT, 2015).

<sup>21</sup> Medina, S. “Santa Fe y obras viales: Cuando el GDF se sometió al desarrollo inmobiliario”, en *Nexos*, México, 30 de septiembre, 2014, <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=81>. [Consulta: 22 de

mantener la vigencia del centro financiero de Santa Fe en la economía de la ciudad nutrida principalmente de la renta de oficinas para empresas de capital transnacional (Parnreiter, 2016).

Lo anterior fue confirmado en el discurso emitido sobre el proyecto por Leonel Luna Estrada y Miguel Ángel Salazar, autoridades delegacionales de Álvaro Obregón y Cuajimalpa respectivamente, y Miguel Ángel Mancera, Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, quienes señalaron la pertinencia de construir una estación en la ZEDECSF, por su importancia “como centro de desarrollo económico de la ciudad y del país, y por la cantidad de personas que diariamente llegan<sup>22</sup>”.

A esta postura se sumó la opinión de especialistas como Joel Ahumada Vargas, ingeniero del Instituto Politécnico Nacional (IPN) y Oscar Terrazas Revilla, investigador en urbanismo y transporte de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), al considerar los trenes suburbanos como un medio de transporte de alta velocidad y capacidad de pasajeros que contribuyen al descongestionamiento vial y a la disminución de contaminantes.<sup>23</sup> En cuanto al trazo que llevaría el proyecto, Oscar Terrazas señaló: “Es indispensable que por la naturaleza de los flujos, se visualicen dos tipos de movilidad: una dentro de la ciudad de México, que es de Observatorio-Santa Fe, y la otra en el valle de Toluca-Metepec<sup>24</sup>” considerando oportuna la construcción de las dos estaciones ubicadas en la Ciudad de México: “Santa Fe por la demanda de población y Observatorio porque permitiría la conexión con otras líneas de la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro<sup>25</sup>”.

La construcción de proyecto implicaría la reestructuración económica de la ciudad de Toluca y municipios como Huixquilucan en el Estado de México, como parte de su creciente participación en el sector de servicios, lo que se traduce en una localización estratégica para la inversión extranjera y la dinamización de nuevos

---

octubre de 2018.]

<sup>22</sup> “Primeras estaciones del Tren México-Toluca este año”, en *El Economista*, México, 11 de mayo, 2014, <https://www.eleconomista.com.mx/estados/Primeras-estaciones-del-Tren-Mexico-Toluca-este-ano-20140511-0073.html>

<sup>23</sup> “Primeras estaciones del Tren México-Toluca este año”, documento en línea ya citado.

<sup>24</sup> “Tren rápido desahogará poniente de la ciudad: especialistas”, en *Ciudadanos en red*, México, 17 de marzo, 2014, <http://ciudadanosenred.com.mx/tren-rapido-desahogara-poniente-del-df-especialistas/> [Consulta: 20 de agosto de 2018.]

<sup>25</sup> “Tren rápido desahogará poniente de la ciudad: especialistas”, documento en línea ya citado.

mercados de tierra para las empresas inmobiliarias. En este sentido, las extensiones de tierra disponible en los municipios que atraviesa el proyecto ferroviario estarían sometidas a un proceso de conversión de tierras ejidales a zonas de valor agregado.<sup>26</sup>

Por lo anteriormente expuesto, es muy probable que el TIMT tenga repercusiones en la configuración actual del espacio urbano por la incorporación de nuevos centros urbanos (por ejemplo, Toluca y Huixquilucan en el Estado de México) a la economía de servicios al productor originada por la demanda de tierra del mercado inmobiliario y empresarial provistas por medio de mercados potencialmente urbanizables a lo largo del trazo del proyecto.

Esta hipótesis se sustenta a partir de los datos en el cuadro 1. Al considerar la densidad poblacional de los municipios dentro del Estado de México, en donde se contempla la construcción de cinco de las ocho estaciones del proyecto (Meteppec, Santa Mateo Atenco, Lerma, Ocoyoacac y Zinacantepec); la población recién llegada sería alojada en los municipios intermedios que tienen las menores cifras de población y grandes extensiones de tierra no urbanizada.

**Cuadro 1. Municipios en el Estado de México susceptibles de urbanización por el trazo del proyecto Tren Interurbano México-Toluca (Tramo I)**

<i>Municipio</i>	<i>Zona no urbanizada</i>	<i>Zona urbana</i>	<i>Población total</i>	<i>Superficie (km<sup>2</sup>)</i>	<i>Densidad de población (hab/km<sup>2</sup>)</i>
Meteppec	31.95%	67.59%	227 827	67.45	3 378
San Mateo Atenco	23.94%	76.06%	75 511	21.13	3 574
Lerma	88.09%	11.85%	146 654	230.87	635
Ocoyoacac	94.08%	5.92%	66 190	138.26	479
Zinacantepec	88.54%	11.46%	188 927	313.22	603

<sup>26</sup> La revalorización económica de la periferia urbana hace referencia a la incorporación de nuevas vías de transporte que incentivan la expansión de los centros urbanos existentes y generan la formación de nuevos subcentros por la dinámica de venta de suelo por parte de las empresas inmobiliarias (Gaspar y Orozco, 2015).

Toluca            61.35%            37.18%            873 536            427.11            2 045

Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano del Estado de México, "Planes Municipales de Desarrollo Urbano", <planes\_municipales\_de\_desarrollo\_urbano>. [Consulta: 14 de agosto de 2018.]

**Fotografía 1. Vista del proyecto a la altura del municipio San Mateo Atenco, Estado de México**



Jimena Chávez. San Mateo Atenco, Estado de México. 11 de marzo, 2018. Vía elevada del Tren Interurbano México-Toluca sobre avenida Solidaridad en San Mateo Atenco, Estado de México.

## Fotografía 2. Terrenos en venta en Zinacantepec, Estado de México



Jimena Chávez. Zinacantepec, Estado de México. *Anuncios de terrenos en venta a un costado del proyecto Tren Interurbano México-Toluca.*

En este contexto, se ubica también la interpretación del proyecto como una propuesta de descentralización de la Ciudad de México, por ejemplo, el mismo estudio publicado por el Centro Mario Molina (2015) sugiere la formación de una estructura policéntrica en donde cada estación intermedia (Meteppec, Zinacantepec, San Mateo Atenco y Lerma) sirva como subcentro de la ciudad de Toluca conectados “mediante corredores de transporte, por lo cual resulta fundamental considerar el incremento de la densidad urbana actual. Con ello se garantiza que la nueva propuesta de organización socio espacial desarrolle las condiciones de proximidad espacial adecuadas, para que los nodos y corredores optimicen el flujo de personas y mercancías” (pág. 13).

El proyecto fue propuesto también como una forma de aliviar la demanda por servicios urbanos en la Ciudad de México por medio de la oferta de nuevos espacios habitacionales para la población interesada en adquirir viviendas alejadas de la

ciudad. No obstante, la forma en que el espacio sea gestionado condicionará la configuración territorial de la zona, ya que aun cuando el proyecto pretenda la densificación de las áreas intermedias, ello no significaría la solución al problema de la aglomeración de servicios en las ciudades centrales, sino que reforzaría su papel como zonas preeminentes de concentración de servicios. Hasta el momento la práctica institucional apunta a un desarrollo urbano basado en “una oferta de capital inmobiliario, legal e ilegal, altamente especulativo y crecientemente oligopolizado, que considera a la tierra como un medio privilegiado para su valorización y también para su reciclaje” (Cuenya, 2009, pág. 234).

## 2.2. La movilidad urbana como forma de acumulación de capital

La incorporación de nuevos valores de política pública es producto de los cambios suscitados por “la interacción entre el desarrollo de nuevos conocimientos y 'nuevos paradigmas' [...] que se registran en el contexto sociopolítico más amplio” (Domínguez, 2014, pág. 216). En ese sentido, los GPU pueden ser inicialmente diseñados con base en parámetros convencionales de costo-beneficio y, más tarde, ser “adaptados y rediseñados” de acuerdo con los valores de política pública en boga. Por ejemplo, durante la administración 2000-2006, el plan de construcción del proyecto ferroviario entre Ciudad de México y Toluca fue con el propósito de cubrir la demanda de servicios aeroportuarios en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), mientras se buscaban alternativas para un nuevo aeropuerto en la capital del país.<sup>27</sup> El proyecto contemplaba la construcción de una vía rápida entre el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y el Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT), en donde el AIT operaría como segunda terminal del AICM.<sup>28</sup>

El proyecto fue retomado nuevamente durante la administración 2012-2018, ahora bajo el discurso de la reactivación del sector ferroviario a través de proyectos

---

<sup>27</sup> <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/ProgramaNacional/pni.pdf>

<sup>28</sup> García, M. “Ampliarán el AICM con 5 mil hectáreas de terrenos federales: titular de la SCT”, en *La Jornada*, México, 11 de diciembre, 2013, <http://www.jornada.unam.mx/2013/12/11/economia/033n1eco>. [Consulta: 27 de febrero de 2018.]



de transporte masivo que puedan competir con la oferta de transporte disponible para los usuarios de la ZMCM. Por lo anterior, algunas de las ventajas atribuidas por las autoridades al proyecto estaban: 1) mayor movilidad, pues se contemplaba un tiempo de recorrido de 39 minutos de la terminal de Zinacantepec en Estado de México, a la estación de metro Observatorio en Ciudad de México, lugar donde se construiría la segunda terminal; 2) el reordenamiento vehicular de más de 200 vehículos por día; 3) la reducción en el presupuesto destinado al mantenimiento de infraestructura vial hasta por 680 mdp/año; 4) disminución de emisiones contaminantes en 34 mil 500 toneladas de CO<sub>2</sub> y, 5) la generación de 17 mil empleos directos y 35 mil indirectos en la etapa de construcción.<sup>29</sup> El proyecto fue distinguido por sus innovaciones técnicas como la construcción de “viaductos de más de 30 metros de alto y un túnel de 5.2 kilómetros de vía”. Además de contar “con una demanda prevista de 225 pasajeros diarios”, según funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).<sup>30</sup> Esta visión también fue avalada por la opinión de académicos, urbanistas e ingenieros, quienes consideraron el proyecto como un medio de transporte masivo de pasajeros, accesible y ecológicamente sustentable.<sup>31</sup>

Derivado de la anterior, los criterios de política pública promovidos por las autoridades de gobierno inscriben una definición de la movilidad urbana basada en la “aniquilación del espacio por el tiempo” (Harvey, 1977, pág. 40) para legitimar socialmente la producción de proyectos de transporte. Esta definición es vinculada con otros criterios de mercado como la competitividad y la sustentabilidad económica distintivos de los proyectos de infraestructura impulsados en las

---

<sup>30</sup> Juárez, P., “Túnel y viaductos elevan costo en el tren México-Toluca”, en *T21MX*, México, 5 de junio, 2013, <http://t21.com.mx/ferroviario/2013/06/05/tunel-viaductos-elevan-costo-tren-mexico-toluca>. [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

<sup>31</sup> La alusión a la sustentabilidad ambiental, el uso de energías limpias y la disminución de emisiones de CO<sub>2</sub>, forman parte de los valores ambientales promovidos por el gobierno federal para legitimar la construcción del proyecto. Al respecto, Gloria Vargas (2005) señala que en el proceso de institucionalización del medio ambiente el tratamiento de la problemática ambiental ha sido desvinculado de su perspectiva social y sustituido por un discurso neutral libre del “ámbito de lo político y lo cultural” (pág. 296) permitiendo el establecimiento de diversos “mecanismos de regulación” que delimitaron el acceso y uso de los recursos (pág. 301), así como la exclusión de interpretaciones tradicionales distintas a la “científica” sobre la naturaleza (pág. 296).

ciudades por los gobiernos actuales (federal, estatal y local) (Valenzuela, 2013).<sup>32</sup>

En este contexto, la movilidad urbana es privilegiada en el diseño de los proyectos de transporte por la disminución del tiempo de traslado (por ejemplo, las vías elevadas para los automovilistas de la ciudad). En el caso del TIMT, el tiempo es colocado por encima del espacio y, ofrece en un tiempo estimado de 39 minutos (de terminal a terminal), sortear con las barreras espaciales que no pueden ser superadas por el transporte terrestre y que son acordes a las exigencias de la vida urbana. Como señala David Harvey (1977):

Nuestro espacio comporta en su definición un sector nulo (virtualmente); la anulación de la distancia obsesiona a los ocupantes del espacio urbano. Se ha convertido en su sueño, en su imaginario simbolizado, representado de múltiples formas: en los proyectos, en el frenesí de los encuentros y acercamientos, en el placer de la velocidad “incluso en el seno de la ciudad” (pág. 32).

Por lo anterior, la privatización de los proyectos de transporte ha transformado el tiempo y espacio en valores de mercado para la acumulación de capital. Esta visión avalada por funcionarios públicos y empresarios implicó la formulación de nuevos instrumentos de corte administrativo ofreciendo condiciones ventajosas para las empresas de capital privado. Un buen ejemplo son los esquemas de licitación de obras los cuales aseguran a las empresas ganadoras el pago por servicios de operación y mantenimiento durante años en detrimento de la democratización de las políticas urbanas.

### **2.3. Mediaciones políticas en la ejecución de proyectos de transporte**

Situar los criterios de política pública por encima de la opinión de los habitantes de la ciudad respecto de la toma de decisiones sobre el espacio urbano refiere al proceso de tecnocratización de la política urbana mantenido desde la década del setenta y los esfuerzos endebles por parte de las autoridades públicas en la incorporación de

---

<sup>32</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes, “Tren interurbano México-Toluca, alternativa de transporte de pasajeros segura, rápida y cómoda: Rodarte Leal”, en *Secretaría de Comunicaciones y Transportes*, secc. Prensa, México, 3 de noviembre, 2015, <https://www.gob.mx/sct/prensa/tren-interurbano-mexico-toluca-alternativa-de-transporte-de-pasajeros-segura-rapida-y-comoda-rodarte-leal?idiom=es-MX>. [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

mecanismos de participación ciudadana en la producción de proyectos de infraestructura (Davis, 1999). Por lo anterior, la exclusión de los habitantes urbanos constituye un rasgo de la parcialidad con que se juzga la ejecución de determinados proyectos urbanos al desvelar la distribución desigual entre los beneficios y ganancias que concentran quienes promueven, autorizan y construyen el proyecto, y los ciudadanos, quienes sin ser previamente consultados resultan mayormente perjudicados en un ambiente de “una nula responsabilidad política y un marco jurídico ágil y neutro” (Robinson, 1993, pág. 45) que tienen como efecto la ausencia de transparencia en la información y compromiso político.<sup>33</sup>

La centralidad de la toma de decisiones sobre la planificación urbana en los gobiernos ejecutivos, aun avalada por los procedimientos administrativos y marcos legales que enmarcan la producción de los GPU, dejan amplio margen para el poder discrecional generando un ambiente de opacidad y desconfianza para quienes miran desde “afuera” la forma en que se desenvuelve la ejecución del proyecto (Dolútskaya, 2018, pág. 344). Por otro lado, el papel de las instancias descentralizadas y responsables de la evaluación del proyecto en cada una de sus etapas constituye, junto con los medios de información, los recursos más importantes para dar cuenta de los alcances y formas que adquiere el poder discrecional. En este contexto, es posible identificar dos aspectos relevantes: los arreglos institucionales en torno al proyecto durante el proceso de licitación y la ausencia de procesos de consulta antes de iniciar los trabajos de construcción del proyecto.

Las obras viales ejecutadas por López Obrador y Ebrard durante sus respectivas gestiones como jefe de gobierno orientadas a facilitar la movilidad vial hacia el centro financiero de Santa Fe, así como la centralidad de su poder de decisión, les permitió amplio margen de acción dentro de la jurisdicción territorial del Distrito Federal para favorecer sus aspiraciones presidenciales sin la necesidad de recurrir a mecanismos de consulta, incluso flexibilizando las normas administrativas que regulan la construcción de obras. La escasez de fondos públicos de la ciudad

---

<sup>33</sup> Scott, R., “Megaproyectos, presas, minas y demás...”, en *La Jornada del campo*, México, 23 de junio, 2012, en <http://www.jornada.unam.mx/2012/06/23/cam-minas.html>. [Consulta: 20 de agosto de 2018.]

los inclinó a entablar negociaciones con empresarios constructores, a través del uso de las asociaciones público-privadas (Dolútskaya, 2018). Las licitaciones del proyecto del TIMT a tres de las empresas con larga trayectoria en el Estado de México (OHL) y la Ciudad de México (ICA y CAABSA) dan cuenta de los anclajes territoriales de las alianzas entre empresarios y autoridades de gobierno.

En julio de 2014, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes anunció el inicio de la primera etapa de construcción correspondiente al “Tramo I: Zinacantepec-Lerma” en el Estado de México y la ampliación de la autopista federal La Marquesa-Toluca, la cual estaría a cargo de las empresas La Peninsular Compañía Constructora (Grupo Hermes) y Constructora de Proyectos Viales de México (OHL).<sup>35</sup>

Las empresas Ingenieros Civiles y Asociados (ICA) y Construcciones y Trituraciones (filial de ICA), serían las empresas encargadas de la construcción del “Tramo II: Bitúnel” de 4.6 km que atravesaría la Sierra de las Cruces, mientras que Caabsa Constructora, Prefabricados y Transporte (filial de ICA), Cargo Crane, Grupo Corporativo Amodher, Omega Construcciones Industriales, y González Soto y Asociados, serían las empresas a cargo de la construcción del “Tramo 3: Portal Oriente-Observatorio” el cual contemplaba la construcción de un viaducto elevado.<sup>36</sup> La entrega de la obra estaba programada para septiembre de 2017.<sup>37</sup>

Sin embargo, en agosto de 2015, la SCT modificó la fecha de entrega hacia marzo de 2018, esta vez asegurando que la liberación del 90% del derecho de vía del tercer tramo.<sup>38</sup> Pero en octubre del 2015, la misma dependencia anunció su modificación debido a la oposición de los habitantes del corredor Vasco de

---

<sup>35</sup> Santos, A., “Alfredo del Mazo y Gerardo Ruiz supervisan construcción del tren interurbano México-Toluca”, en *El Economista*, México, 10 de diciembre, 2017, <http://eleconomista.com.mx/industrias/2014/07/07/inicia-construccion-tren-interurbano-mexico-toluca>. [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

<sup>36</sup> Juárez, P., “OHL se ha portado bien y sí cumple”, en *Milenio*, México, 16 de agosto, 2015, [http://www.milenio.com/negocios/OHL-portado-bien-cumple-SCT\\_0\\_573542645.html](http://www.milenio.com/negocios/OHL-portado-bien-cumple-SCT_0_573542645.html). [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

<sup>37</sup> Santos, A., “Alfredo del Mazo y Gerardo Ruiz supervisan construcción del tren interurbano México-Toluca”, en *El Economista*, México, 10 de diciembre, 2017, <http://eleconomista.com.mx/industrias/2014/07/07/inicia-construccion-tren-interurbano-mexico-toluca>. [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

<sup>38</sup> Juárez, Pilar. Documento en línea ya citado

Quiroga.<sup>39</sup> En marzo de 2016, los trabajos de construcción del segundo tramo fueron suspendidos por la oposición de comuneros de San Lorenzo Acopilco a la obra (mapa 2).

Los retrasos en la fecha de entrega del proyecto por problemas sociales fueron señalados en el “Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2016” publicado por la Auditoría Superior de la Federación (ASF)<sup>40</sup> y también criticado por los medios de información. En mayo del 2017, el proyecto contaba con un avance del 45% en el primer tramo cuando previó el 50%, mientras que en el tercer tramo la meta era del 35% y reportó solo el 20% de avance.

El mismo informe señaló diversas irregularidades en la evaluación del proceso de licitación y contratación de obra en el primer tramo del proyecto de 36 kilómetros en el Estado de México el cual fue adjudicado de forma directa a la empresa OHL, una de las empresas constructoras con el mayor número de concesiones de proyectos de transporte entre los que se encuentran: la construcción en 2003 del Circuito Exterior Mexiquense concesionado hasta 2051; el Viaducto Bicentenario, construido en 2008 y concesionado hasta 2038; la Autopista Urbana Norte que conecta al Estado de México con la Ciudad de México, y la Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca (AMAIT), construido en 2005 y concesionado hasta 2055. El aeropuerto es el segundo más grande de la zona metropolitana de México del cual la empresa es propietaria del 49%. En conjunto, sus ganancias en México representan el 70% de sus ingresos y “es uno de los principales operadores del sector privado en materia de infraestructura de transporte en el país por el número de concesiones asignadas y kilómetros administrados y la séptima compañía más grande del mundo en el sector de infraestructura de transporte.”<sup>41</sup> La empresa ha sido acusada en España por

---

<sup>39</sup> Tapia, P., “Tren México-Toluca corre a contrarreloj”, en *Milenio*, México, 13 de marzo de 2016, [http://www.milenio.com/negocios/Tren-Mexico-Toluca-corre-contrarreloj\\_0\\_700130009.html](http://www.milenio.com/negocios/Tren-Mexico-Toluca-corre-contrarreloj_0_700130009.html). [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

<sup>40</sup> Recuperado de [https://www.asf.gob.mx/Section/58\\_Informes\\_de\\_auditoria](https://www.asf.gob.mx/Section/58_Informes_de_auditoria). [Consulta: 23 de agosto de 2018.]

<sup>41</sup> Entre los proyectos concesionados a la empresa constructora se encuentran: la autopista Amozoc-Perote, Libramiento Elevado de Puebla, Supervía Poetas, Atizapán-Atlacomulco, así como contratos otorgados por Pemex a través de licitaciones públicas, nacionales e internacionales para la construcción de plataformas, poliductos y gasoductos. Barragán, D., “El Edomex y OHL: 15 años de un romance muy rentable”, en *Sin Embargo*, México, 5 de octubre, 2015,

corrupción y por mantener relaciones de interés entre el gobierno del Estado de México y la empresa OHL.<sup>42</sup>

En la Ciudad de México, la empresa constructora CAABSA, ganadora de la licitación para construir el tercer tramo del tren México-Toluca es al igual que OHL una de las empresas favoritas del gobierno de la capital para la ejecución de obras de transporte en la zona de corporativos de Santa Fe. Durante la administración de Andrés Manuel López Obrador, la empresa construyó la autopista Carlos Lazo a cambio del terreno R-42 de 42 hectáreas para la construcción de 954 departamentos en la ZEDEC Santa Fe, y la ampliación del Eje 5 Poniente, de avenida Prolongación San Antonio a Rómulo O'Farril, a cambio de tres terrenos (Tramos I y II y Módulo 4) en la delegación Álvaro Obregón.<sup>43</sup> La empresa también construyó el Centro Comercial Santa Fe (1993), Galerías Coapa (1992), Pabellón Bosques (1995) y, actualmente está a cargo de la ampliación de 230 mil metros cuadrados del Centro Comercial Santa Fe.<sup>44</sup>

El encarecimiento de la obra fue otro de los aspectos criticados del proyecto. Cuando se anunció la obra en 2014, el presupuesto del proyecto se estimó en 36, 608 millones de pesos (mdp) provenientes del erario público. En el 2015, el presupuesto fue elevado a 42, 721 mdp y, en el 2017, el costo de la obra se estimó en 46 971 mdp, es decir, un aumento equivalente al 21% del costo inicial de la obra. Por otro lado, el mismo informe de la ASF señaló que la SCT otorgó a las empresas constructoras pagos indebidos por un monto de 1,775,319.6 miles de pesos.

Lo anterior derivó en diversos cuestionamientos de especialistas publicados en medios de información respecto de la rentabilidad social del proyecto quienes recurrieron a la ley para determinar que los proyectos no deben exceder el 25% del

---

<http://www.sinembargo.mx/05-10-2015/1505973>. [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

<sup>42</sup> Barragán, D., "Una posible derrota del PRI pone a muchos en el ojo del huracán, pero sobre todo a Ruiz Esparza", en *Sin Embargo*, México, 31 de mayo, 2017, <http://www.sinembargo.mx/31-05-2017/3228860>. [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

<sup>43</sup> "AMLO y Ebrard regalaron predios a Inmobiliaria que hicieron millones", en *Sé Uno Noticias*, México, 18 de febrero, 2018, <https://www.seunonoticias.mx/2018/02/18/amlo-y-ebrard-regalaron-predios-a-inmobiliaria-que-hicieron-millones/>. [Consulta: 8 de marzo de 2018.]

<sup>44</sup> Aguilar, A., "CAABSA foco inmobiliario en Centro Santa Fe, 700 mdd inversión total y presas. Carreteras y túnel sumergido en su cartera", en *El Universal*, México, 7 de septiembre de 2012, en <http://www.eluniversalmas.com.mx/columnas/2012/09/97703.php>. [Consulta: 8 de marzo de 2018.]

costo total: “de rebasar ese tope, implicaría actualizar el análisis costo-beneficio, hacer nuevos dictámenes, entre otros procedimientos, hecho que sólo se lleva a cabo con una justificación de mucho peso<sup>45</sup>”.

La relación entre los aspectos señalados y el poder discrecional reside en que la toma de decisiones sobre la producción de proyectos de infraestructura es realizada por las autoridades públicas apartando de la discusión a los habitantes de la ciudad. En este contexto, la emergencia de problemas sociales relacionados con el derecho de vía forma parte del mismo proceso de ejecución de obras sin mecanismos de consulta previa. Como mencionó Mariana Campos de México Evalúa A.C.: “ahorita [la oposición social] pues es el talón de Aquiles de todos los proyectos de infraestructura, generalmente no se atienden, no se hacen encuestas, no se recupera la opinión de las personas que viven ahí, no tenemos idea cómo los proyectos los afectan”.<sup>46</sup>

La ausencia de mecanismos de consulta ha provocado diversos conflictos entre habitantes y autoridades locales por la construcción del primer tramo del proyecto en el Estado de México. Tan solo en 2017, los medios de información señalaron diversos conflictos entre los habitantes de: El Ocotil (Cuajimalpa), San Lorenzo Acopilco (Cuajimalpa), San Jerónimo Acazulco (Ocoyoacac), Santa María Tepezoyuca (Ocoyoacac) y Zinacantepec (ver mapa 2) por afectaciones a sus tierras; tala de árboles en áreas de valor de ambiental; contaminación y desvío del aguas manantiales y daños a viviendas, así como la reactivación de conflictos agrarios por límites territoriales (Cuadro 2).

En el ámbito jurídico, la producción de proyectos de infraestructura es avalada por el principio de utilidad pública permite el uso del poder expropiatorio, único procedimiento para efectuar la reparación de daños a propietarios particulares y colectivos a través de la indemnización monetaria y, al mismo tiempo, realizar cambios en el uso de suelo de propiedad privada a propiedad pública. Por otro lado,

---

<sup>45</sup> Salvatierra, H., “El tren México-Toluca puede llegar tarde a la estación 2018”, en *Forbes*, México, 11 de mayo, 2017, <https://www.forbes.com.mx/el-tren-mexico-toluca-puede-llegar-tarde-a-la-estacion-2018/>. [Consulta: 20 de agosto de 2018.]

<sup>46</sup> Entrevista a Mariana Campos, realizada por Jimena Chávez, Ciudad de México, 12 de febrero de 2018.

la reforma al artículo 5° en el 2009, determinó el monto de la indemnización como único punto de desacuerdo por el cual los afectados pueden recurrir a procedimiento judicial.<sup>47</sup> En este contexto, la producción de megaproyectos excluye a los habitantes de la ciudad de la toma de decisiones relacionadas con la gestión de los cambios del lugar en donde viven. Lo anterior apunta a la total negación de la problemática por parte de las autoridades públicas por atender los efectos sociales de la ejecución de megaproyectos.

Los instrumentos de medición de impactos ambientales como la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA) y el Estudio Técnico Justificativo (ETJ) forman parte de las acciones de legalidad requeridas por el proyecto, los cuales difícilmente retratan las repercusiones a largo plazo derivadas de las afectaciones señaladas por los habitantes locales como señaló Mariana Campos (México Evalúa A.C.):

Al final estamos viendo que se están utilizando ciertos elementos normativos para hacer obras que [...] al final están generando más problemas [...] de cuestión de las vías, problemas en los mismos bienes públicos, [...] problemas de suelo, problemas de asentamiento o de quitar tierras que les pertenecían [a comunidades].<sup>48</sup>

Por otro lado, Daniel Tovilla (Elías y Tovilla Asociados), miembro de una de las empresas encargadas de la liberación del derecho de vía del proyecto sintetizó la visión técnica de las autoridades públicas subyacente en la ejecución de proyectos por encima cualquier criterio (ambiental y social) considerado en la producción de grandes obras:

En el país no hay una metodología [sobre la construcción de obras] publicada en el Diario Oficial de la Federación en donde haya un trabajo previo, normado en el que digan tenemos que involucrar todos los sectores: ambiental, económico, social, histórico, arqueológico, y puede ser también operativo [...] entonces al día de hoy las cosas se siguen haciendo como se pueden medio se pueden, medio se cubren. Las instituciones que tienen más blindaje a eso pues son las del medio ambiente que encabeza SEMARNAT,<sup>49</sup> CONANP,<sup>50</sup> por otro lado, el Instituto Nacional de

---

<sup>47</sup> Ley de expropiación, <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/35.pdf>.

<sup>48</sup> Mariana Campos, entrevista citada.

<sup>49</sup> Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

<sup>50</sup> Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas.



Antropología.<sup>51</sup> Pero dejas fuera acuerdos de la OIT, el Acuerdo 169,<sup>52</sup> si puedes lo evitas, le das la vuelta. En fin, los temas de normatividad no están claros. Tienes que hacer la manifestación de impacto ambiental, pero no haces un estudio más allá de la manifestación de impacto ambiental donde puedas ver, si es una autopista de cuota, cómo le hago yo para que la gente salga beneficiada cuando vas pasando en su coche a 110 kilómetros por hora y a lado hay una comunidad pues donde la gente vive por debajo del umbral de pobreza. Pues pasas en una autopista y ya, o sea, no hay una vinculación social entre los proyectos de infraestructura, no hay una vinculación ambiental real, no hay una vinculación con la sociedad, siguen partiendo del punto “a” al punto “b” y medio cubren cosas, pero no hay una metodología seria para hacer de amplio espectro el tema de infraestructura.<sup>53</sup>

Las distintas normatividades producidas en materia ambiental, social, patrimonial e histórica son aspectos recientemente incorporados en la valoración de GPU. Sin embargo, dicha normatividad todavía está lejos de considerarse seriamente en la evaluación de las externalidades del proyecto porque las afectaciones (sociales, ambientales, arqueológicas) son evaluadas en función del costo económico que tienen para el proyecto. Retomando lo expuesto por Ribeiro (1985), este conjunto de normatividades tiene la función de brindar al proyecto la legitimidad necesaria minimizando los impactos (inmediatos y a largo plazo) derivados para los grupos afectados como para la sociedad en general. Lo anterior es evidente en la “Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional” elaborada por la SCT, la cual resume en dos párrafos las afectaciones a espacios calificados de reservas naturales (cuadro 2):

- 1) La Calidad ambiental de la zona por donde va a cruzar el ferrocarril está fuertemente alterada por la actividad humana, principalmente por el crecimiento de la mancha urbana y la expansión de terrenos agrícolas tanto en la zona del DF como en el Estado de México. Motivo de ello el proyecto no representa una condición que comprometa la calidad ambiental existente.
- 2) Los impactos ecológicos que generará la construcción de la vía férrea en los términos en que está siendo considerada se estima que serán menores y de baja intensidad debido a que la mayoría del trazo pasa por zona urbana o perturbada y su diseño y características se han ajustado para satisfacer la demanda y necesidad de transporte; minimizando las repercusiones ambientales en las

---

<sup>51</sup> Se refiere al Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH).

<sup>52</sup> Convenio núm. 169 de la Organización Internacional del Trabajo sobre el derecho a la consulta previa.

<sup>53</sup> Entrevista a Daniel Tovilla y Carlos Espinosa, realizada por Jimena Chávez, Ciudad de México, 16 de febrero de 2018.

zonas que aún conservan buena condición ambiental.<sup>54</sup>

En este sentido, se presenta un problema transversal de falta de transparencia a lo largo del proceso de obras que se traduce en el enorme esfuerzo que los ciudadanos tienen que invertir en juntar la información pública necesaria. Como señaló Mariana Campos (México Evalúa A.C.):

No tenemos, para empezar, una política de transparencia que entienda todas las fases del proyecto de infraestructura y generalmente las obligaciones están dadas a nivel administrativo en función de las secretarías que están a cargo de los distintos temas, pero un proyecto de infraestructura pasa por muchas secretarías y, no solo eso, a veces pasa también por distintos niveles de gobierno. Entonces no está visto el proyecto como entidad, como integralmente sino entonces uno tiene que ir pescando las piezas de información que hay en las distintas páginas de internet y, haciendo sentido de esa misma información, encontramos deficiencias muy graves, por ejemplo, la información entre proyecto y contrato no es consistente porque un proyecto puede tener muchos contratos o puede tener un solo contrato. Entonces la relación proyecto-contrato no está bien asociada en las plataformas de información. Por un lado, Hacienda<sup>55</sup> publica información del proyecto, pero CompraNet<sup>56</sup> te publica información de los contratos, pero no vienen agrupados por proyecto. Entonces yo nunca sé realmente el universo de contratos asociados a un proyecto. Hay una serie de deficiencias que te das cuenta ya una vez que estás ahí en ese mar de información que toma muchísimo tiempo y, a veces es imposible que haga sentido.<sup>57</sup>

Para los colectivos movilizados la información sobre el proyecto y sus afectaciones cobró un papel relevante en el proceso de jurisdicción<sup>58</sup> del conflicto, para demandar a las autoridades la cancelación del proyecto y exigir la defensa de los bienes públicos y privados. En este sentido, las valoraciones de las afectaciones

---

<sup>54</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (s/f). Manifestación de Impacto Ambiental, Modalidad Regional del Transporte Masivo en la Modalidad de Tren Toluca-Valle de México, entre el Estado de México y el Distrito Federal. Síntesis Ambiental de la Manifestación de Impacto. Recuperado de <http://aldf.gob.mx/archivo-2046384020909a7d8acc0fd4464e2afe.pdf>. [Consulta: 15 de mayo de 2018.]

<sup>55</sup> Se refiere a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

<sup>56</sup> CompraNet es el sistema electrónico de información pública gubernamental sobre adquisiciones, arrendamientos, servicios, obras públicas y servicios relacionados con las mismas.

<sup>57</sup> Mariana Campos, entrevista citada.

<sup>58</sup> Regular en derecho una situación anteriormente no prevista en las normas. Diccionario de la Real Academia Española. Recuperado de <http://dle.rae.es/srv/search?m=30&w=juridificar>. [Consulta: 20 de agosto de 2018.]

por parte de los colectivos fueron contrapuestos a los valores de política pública<sup>59</sup> promovidos por las autoridades para dar un nuevo sentido al significado del interés público. No obstante, el desenvolvimiento del proceso de construcción del proyecto y el manejo de la información por parte de las autoridades públicas ha demostrado que las afectaciones sociales y ambientales no son evaluadas de manera adecuada y completa porque los instrumentos de evaluación requeridos pertenecen al ámbito administrativo. En este sentido, dichos instrumentos son deficientes al momento de tratar las repercusiones técnicas del proyecto en el ámbito social.

La aplicación de mecanismos de consulta e información previa con los grupos afectados por la obra y establecidos en distintas normatividades (de participación y derechos humanos) fueron omitidos por las autoridades públicas a lo largo del proyecto. Como se observa en el cuadro 2, los conflictos van emergiendo conforme avanza la construcción de la obra. Este aspecto representa serias desventajas para los habitantes al momento de interponer amparos para detener el proyecto y evitar ser afectados por la cantidad de recursos necesarios (legales, económicos, de información y tiempo). Por otro lado, refleja también la visión y práctica predominante entre funcionarios del discurso de la inevitabilidad al enfrentar los problemas sociales conforme avanza la obra y tratar los daños en términos de costo-beneficio. Como señaló Carlos Espinosa, trabajador de la empresa Tovilla y Elías Abogados, S.C. responsable del proceso de liberación de vía:

El contacto directo principal o realmente la presentación de un proyecto de infraestructura lo hace el derecho de vía con las personas, con las comunidades. En este momento, ahora que estamos hablando de un proyecto en comunidades indígenas ya se pide que haya esa información, pero esa información antes de que existiera el acuerdo de la OIT lo hacíamos desde el derecho de vía. O sea, el derecho de vía tenía que lidiar con la presentación del proyecto. En estricto sentido nace de los proyectos de infraestructura como algo técnico. O sea, no es nada de contención de temas sociales [...] estrictamente son problemáticas a la liberación del derecho de vía, pero son derivadas de omisiones de procesos de planeación entonces por eso analizamos la información, hacemos la propuesta y decimos: “oye, tú que me contrataste pues dame elementos para poder cumplir porque también te estoy cumpliendo un tema social”.<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> La movilidad urbana fue uno de los principales valores promovidos por las autoridades federales para avalar el proyecto.

<sup>60</sup> Entrevista a Carlos Espinosa realizada por Jimena Chávez, Ciudad de México, 16 de febrero de 2018.

La participación de las autoridades locales constituye para los afectados el medio para encauzar y validar sus demandas a cambio de capital político (como sucedió en el caso del parque “El Ocotal” y los vecinos del corredor Vasco de Quiroga). Lo anterior muestra que más que una genuina preocupación por atender las demandas de la sociedad, los problemas y necesidades de la población representan para las autoridades locales una oportunidad para generar capital político (Davis, 1991) y, muestra también, “las prácticas por medio de las cuales se (re) produce, al mismo tiempo, tanto la propiedad como el estado” (Azuela, 2013, pág. 31). Por ejemplo, llama la atención la participación de Leonel Luna, entonces delegado de Álvaro Obregón, en la movilización por el cambio de trazo en el parque “El Ocotal” en contraste con la postura adoptada hacia los habitantes movilizados por el cambio de trazo del tercer tramo (capítulo 3).

Aunque la movilización social jugó un papel determinante para el cambio de trazo en el parque “El Ocotal”, vale la pena señalar que entre la publicación de la primera nota periodística y la última transcurrieron cerca de 18 meses de tiempo y esfuerzo invertido por los habitantes para detener la destrucción del área. En este contexto, las declaraciones públicas de autoridades son escasas; en general, no existe diálogo con los habitantes y, en el discurso sobre el cambio de trazo las autoridades se apropian del discurso de los colectivos movilizados. Lo anterior parece indicar que lo que está en juego son dos aspectos que involucran a las autoridades federales y locales obligándolos a inclinar la balanza hacia las demandas de la sociedad. El primero, la construcción de la obra que involucra no solo a las autoridades del nivel federal sino empresas constructoras y los arreglos políticos y económicos previamente establecidos. El segundo es la pérdida de capital político de autoridades locales. Cuando los procedimientos de consulta y participación social son omitidos de la producción de GPU, los habitantes exigen a las autoridades rendir cuentas sobre las acciones emprendidas. Si bien las autoridades pueden decidir entre atender o *no* los problemas derivados de la obra, los conflictos son situaciones que colocan en riesgo su imagen política. Como señaló Ricardo Galván, abogado y miembro del Frente Vecinal Poniente quien interpuso un amparo en contra del proyecto:

Entonces no están respondiendo al interés de la sociedad, por eso no les importa la planeación y van a decir muchos discursos para legitimar sus decisiones, pero de fondo ellos responden a sus propios intereses personales como políticos porque ellos se ven a sí mismos como una inversión, hay quien va invertir en sí mismo, en imagen pública, en redes, entrevistas pagadas [...] ellos se ven como una inversión y obviamente de lo que le van dejando todos estos moches muchos son millonarios, se han vuelto millonarios. Por la reforma energética, ¿cuánto les dieron?, muchísimo dinero, son millonarios todos estos que salen. Entonces ese es el problema, es un tema de representación política, de cómo se está manejando el sistema de partidos en México que, es el sistema que le conviene al neoliberalismo para imponernos su modelo de desarrollo.<sup>61</sup>

Lo anterior resulta acorde con lo expuesto por Domínguez sobre los “límites de la democracia delegativa” en “áreas no electorales como es el caso de la infraestructura” (Domínguez, 2011 y 2016). En efecto, el voto como mecanismo formal de participación ciudadana resulta insuficiente para que la población pueda “incidir en general sobre las decisiones de gobierno”, a continuación, señala que: “no es realista considerar que al emitir su voto, el ciudadano tiene toda la información relevante a la mano, que ha dado su consentimiento implícito sobre *todas y cada una* de las iniciativas que un político decida promover durante su mandato” (Domínguez, 2016, pág. 21).

La creación de instituciones de gobierno con base en el principio de rendición de cuentas (CNDH, INAI, PAOT) ha permitido a los habitantes exigir al gobierno el cumplimiento de la ley ahí donde existen violaciones y abusos de poder por parte de las autoridades públicas (Dolútskaya, 2018). Sin embargo, en términos prácticos el acceso a la información presenta diversas dificultades pese los avances en materia legislativa como menciona Mariana Campos (México Evalúa A.C.):

Hemos tenido que construir uno de los institutos de información más caros del mundo con una ley, es más yo creo que es la más sofisticada que hay en el mundo, y esto, yo creo que es respuesta inversa a la negativa de las autoridades de contribuir a informar al público de manera proactiva y regular sobre los aspectos y los actos públicos. Entonces más bien creo que ha sido al revés, es reflejo de hasta dónde hemos tenido que llegar para obtener información que, pues en un país donde hubiera un mejor pacto político o donde hubiera una mejor relación gobierno-gobernados, no tendríamos que haber llegado hasta ese punto jurídico. [...]

---

<sup>61</sup> Entrevista a Ricardo Galván realizada por Jimena Chávez, Ciudad de México, 23 de febrero de 2018.

Nosotros hicimos una evaluación de todo el ciclo de la infraestructura desde la preparación de un proyecto, la fase previa a los contratos, los contratos, así como la ejecución de los contratos y la evaluación y auditorías que se dan hasta su fase final y encontramos que, el esfuerzo del Estado todavía es endeble para promover datos de transparencia en aspectos de infraestructura, y para decírtelo de una manera muy práctica, es imposible darle seguimiento a un proyecto de infraestructura con la información pública.<sup>62</sup>

El acceso a la información para los grupos afectados resulta crucial para demandar los daños derivados de la construcción de GPU. Sin embargo, los casos hasta aquí expuestos apuntan a que la concentración de poder del ejecutivo en la toma de decisiones se extiende al ámbito de las dependencias encargadas de la rendición de cuentas a través del manejo y clasificación de la información, es decir, las mismas instituciones federales pueden decidir cuáles aspectos mantener públicos y reservados.

## **Conclusiones**

La política urbana ha estado mediada por la visión de funcionarios públicos y empresarios quienes a partir de diversas experiencias han configurado formas específicas de entender, percibir y ejecutar el desarrollo urbano. Actualmente las ideas sobre la planificación urbana son producidas por actores globales, las cuales continuamente atraviesan fronteras (nacionales e internacionales) y, constantemente son reapropiadas y reconfiguradas por los gobiernos como recetas únicas aplicables a cualquier tipo de espacio provocando un distanciamiento del entorno inmediato, en la medida que nuevos modelos de desarrollo urbano (locales, regionales, nacionales e internacionales) son adaptados al contexto local (Parnreiter, 2016).

Los proyectos de transporte tienen efectos visibles en la reconfiguración del entorno urbano como la formación de nuevos asentamientos humanos regulares e irregulares, aumento en la dispersión territorial y la expansión urbana. La dimensión territorial y política de los GPU condicionan los criterios de factibilidad técnica y

---

<sup>62</sup> Mariana Campos, entrevista citada.

financiera, cruciales para que determinados proyectos sean colocados en marcha o en lista de espera. A su vez, son legitimados por el gobierno mexicano mediante discursos basados en el desarrollo económico acordes con las condiciones de producción del espacio urbano bajo la lógica de acumulación de capital.

Desde la perspectiva de autoridades públicas, el proyecto busca facilitar la conectividad territorial entre dos ciudades centrales (Toluca y Ciudad de México) como espacios de concentración de servicios al productor caracterizados por la competitividad empresarial, la cual depende “fuertemente de condiciones de productividad en el ámbito territorial en el que operan” (Cuenya, 2009, pág. 233). También se ha señalado el interés de las autoridades de la capital por mantener la importancia de la ZEDEC Santa Fe como centro financiero por medio de la construcción de nuevas vialidades y la localización de una de las dos estaciones del proyecto en Ciudad de México.

Por otro lado, el trazo y la ubicación de las estaciones del proyecto apuntan al amplio margen de tierra disponible entre las jurisdicciones territoriales del Estado y la Ciudad de México para el mercado inmobiliario en la formación de una nueva centralidad integrada por Santa Fe-Reforma-Toluca especializada en brindar servicios al productor. Por lo anterior, la movilidad urbana y la competitividad económica han sido los principales criterios por parte de autoridades federales y de la Ciudad para avalar el proyecto y garantizar el funcionamiento de los centros urbanos.

En este contexto, los proyectos de transporte resultan indispensables para garantizar la movilidad de los nuevos residentes hacia los centros urbanos como señala David Harvey (1977): “Las inversiones en el transporte son atraídas hacia los mayores centros de producción, financieros y comerciales porque es ahí donde son más rentables” (pág. 41). Y por ello, “la aniquilación del espacio por el tiempo”, o, en otras palabras, la necesidad de los habitantes urbanos por maximizar su tiempo viene a formar parte de la lógica de acumulación de capital impulsada por funcionarios públicos y empresarios.

El ejecutivo federal ha sido criticado por los medios de información, asociaciones civiles y grupos afectados, por irregularidades asociadas al proyecto

a lo largo de su ejecución. Pese las omisiones de las autoridades federales señaladas por dependencias descentralizadas a cargo de la rendición de cuentas (ASF), el gobierno federal decidió no someter a discusión pública si la construcción del proyecto ameritaba o *no* continuar.

Las afectaciones a las habitantes provocadas por los proyectos de infraestructura bajo el principio del “interés público” facultan al gobierno mexicano el uso del poder expropiatorio y la reparación de daños por medio de la indemnización monetaria. Al mismo tiempo, legitima y mantiene vigente el modelo de gestión urbana actual basado en la exclusión de los habitantes respecto de la toma de decisiones sobre el manejo y aprovechamiento de los bienes públicos, así como la distribución territorial selectiva de los proyectos de infraestructura determinados por los criterios de factibilidad técnica y financiera. En este sentido, la incorporación de nuevos criterios de política pública (movilidad urbana, energía limpia, eficiencia) se realiza en función de los aspectos técnicos y económicos de la obra, por otro lado, los instrumentos de evaluación de impactos (más que un análisis detallado que pondere las externalidades del proyecto) son utilizados por las autoridades para legitimar el proyecto.

# Instituto

---

# Mora



## Cuadro 2. Afectaciones sociales por el proyecto Tren Interurbano México-Toluca

<b>Lugar:</b> Zinacantepec, Edo. México (Tramo I)	<b>Síntesis:</b> Los habitantes temen la expropiación de sus tierras por la cancelación en octubre de 2013 del decreto presidencial del ex parque nacional Nevado de Toluca (declarado en el año 1936) y la autorización de actividades económicas en la zona considerada como área de valor ambiental para la Zona Metropolitana de Toluca y del Valle de México por el abastecimiento de las cuencas de los ríos Lerma y Balsas. Por lo anterior, la construcción de la estación terminal del Tren México-Toluca en Zinacantepec es percibida por los núcleos agrarios próximos a la zona como una amenaza más que un beneficio, ya que temen que la especulación inmobiliaria en las 53 mil hectáreas ahora disponibles. <sup>63</sup>
<b>Denuncias:</b> La invasión inmobiliaria en el parque Nevado de Toluca en 2013.	
<b>Exigencias:</b> (sin información)	
<b>Lugar:</b> Parque “El Ocotál”, Cuajimalpa, Cd. México (Tramo II)	<b>Síntesis:</b> En diciembre de 2014, vecinos de la delegación Cuajimalpa en la Ciudad de México y activistas ambientales responsabilizaron a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) por autorizar la tala de 3,000 árboles (de los 37, 000 autorizados en junio de 2014) en el parque “El Ocotál” para la construcción del segundo tramo del proyecto del Tren México-Toluca. Los habitantes denunciaron que el parque estaba catalogado como área de valor ambiental y que la empresa Senermex Ingeniería y Sistemas S.A. de C.V., responsable de la elaboración de la Manifestación
<b>Denuncias:</b>	

<sup>63</sup> Vera, Rodrigo. Documento en línea ya citado.

**Exigencias:** Cambiar el trazo para evitar la destrucción de la zona boscosa “El Ocotal”; detener la tala de árboles y determinar las acciones de reforestación en la zona; reconocer los derechos de propiedad de los comuneros de San Mateo Tlaltenango y el pago por las afectaciones a sus tierras.

**Lugar:**  
San Jerónimo Acazulco y Santa María Tepezoyuca, Ocoyoacac,

de Impacto Ambiental (MIA) había omitido los procedimientos para efectuar los cambios en el uso de suelo.

En respuesta, la empresa señaló que la valoración ambiental del parque no fue actualizada por la SEMARNAT, por lo que el área no requería de cambios en el uso de suelo. Sin embargo, fue hasta julio de 2017 cuando a las denuncias de los habitantes de “El Ocotal” se sumaron autoridades locales y delegacionales del gobierno de la Ciudad de México y federales, quienes anunciaron que el trazo del proyecto sería a través de una vía elevada para evitar afectaciones al área.

Entre las solicitudes realizadas por las autoridades locales se encontró: el pago a los comuneros de la comunidad de Tlaltenango; su acreditación como propietarios de las tierras afectadas, y minimizar las afectaciones a los 16 manantiales de la zona, así como el estudio de impacto ambiental y las medidas de mitigación del proyecto a la SEMARNAT y SCT.<sup>64</sup>

**Síntesis:** En octubre de 2015, los comuneros de ambas comunidades se manifestaron por la ocupación ilegal de terrenos y la descarga de camiones repletos de cascajo sobre terrenos agrícolas sin llevar a cabo el proceso consulta previa para la

---

<sup>64</sup> Vera, R. Documento en línea ya citado; Vergara, R. “Interponen juicio de amparo colectivo contra Tren Interurbano México-Toluca”, en *Proceso*, México, 7 de febrero, 2017, <http://www.proceso.com.mx/473511/interponen-juicio-amparo-colectivo-contr-tren-interurbano-mexico-toluca>; Pansza, A. “Construcción del Tren Interurbano perforará cerro: Comuneros de San Lorenzo Acopilco”, en *La Prensa*, México, 4 de julio, 2017, <https://www.la-prensa.com.mx/mexico/201229-construccion-del-tren-interurbano-perforara-cerro-comuneros-de-san-lorenzo-acopilco>; Pansza, A. “Construcción del Tren Interurbano perforará cerro: Comuneros de San Lorenzo Acopilco”, en *La Prensa*, México, 4 de julio, 2017, <https://www.la-prensa.com.mx/mexico/201229-construccion-del-tren-interurbano-perforara-cerro-comuneros-de-san-lorenzo-acopilco>. [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

Edo. México

(Tramo I)

**Denuncias:**

Invasión y ocupación de tierras.

**Exigencias:**

1) Reconocer los derechos de propiedad de los titulares, desocupar y pagar las tierras afectadas por los trabajos de construcción.

construcción de la estación de Lerma. El abogado de los comuneros denunció el incumplimiento por pagos a las tierras afectadas y la violación de convenios internacionales que establecen el proceso de consulta obligatoria de la comunidad para la ejecución de obras de infraestructura.

Los comuneros denunciaron también a la empresa GAP, contratada por la SCT, responsable de los procesos de indemnización y resolución de los conflictos sociales desatados por la obra, por recomendar a los comuneros vender sus terrenos ya que el tren se construirá a pesar del rechazo de sus habitantes a vender sus terrenos.

La resistencia de los habitantes a vender sus terrenos tiene que ver con el valor de la tierra como fuente de trabajo y arraigo a su comunidad en donde prevén profundas transformaciones en la vida social y afectaciones a viviendas y el entorno. Los habitantes también denunciaron el desconocimiento de su núcleo agrario y la entrega de sus tierras a la comunidad de San Pedro Tultepec con lo que se busca que el conflicto abarate las tierras facilitando el proceso de compra para la liberación del derecho de vía como señaló uno de los abogados de la comunidad: “para evadir la indemnización la empresa los desconoce como titulares de los terrenos, a pesar de que tienen resolución presidencial, acta de posesión y deslinde, así como plano definitivo”.<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> Vera, R. Documento en línea ya citado; “Ahora en Ocoyoacac, exigen indemnización por proyecto del Tren Interurbano México-Toluca”, en *Plana Mayor*, México, 6 de octubre, 2015, <http://planamayor.com.mx/ahora-en-ocoyoacac-exigen-indemnizacion-por-proyecto-del-tren-interurbano-mexico-toluca/>. [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

**Lugar:**

Observatorio, Álvaro Obregón,  
Cd. México.  
(Tramo I)

**Denuncias:**

Afectaciones a vasos  
reguladores y áreas naturales  
protegidas; ausencia de  
procesos de consulta.

**Exigencias:**

Determinar las afectaciones a  
viviendas por el proyecto y la  
cancelación del nuevo trazo.

**Síntesis:** Cuando las autoridades del Gobierno de la Ciudad de México y federal anunciaron el cambio de trazo en septiembre de 2015, por la presa Río Tacubaya y la terminal en la estación Metro Observatorio, los habitantes de las colonias Liberales de 1857, Belén de las Flores, El Capulín. Molino de Santo Domingo y Reacomodo Pino Suárez, reaccionaron con movilizaciones y protestas en contra del nuevo trazo y, en noviembre de 2015, denunciaron la falta de respuestas institucionales a la solicitud de los planos del proyecto para identificar las afectaciones a las viviendas por el nuevo trazo.

En febrero de 2017, el grupo de habitantes organizados bajo el nombre “Frente Vecinal Poniente” presentó un amparo colectivo para frenar la construcción del tercer tramo del proyecto. Los afectados denunciaron la autorización de la SEMARNAT para la construcción del proyecto sobre “sobre dos vasos reguladores y la perforación de un túnel en el Desierto de los Leones, en la delegación Cuajimalpa”; la cimentación “de 88 zapatas sobre el río Tacubaya y el manantial de Santa Fe, en la delegación Álvaro Obregón, que dota de agua al pueblo originario del mismo nombre [las cuales] tienen comunicación con la vegetación y las aguas subterráneas de la Sierra de las Cruces [y] proveen de servicios ambientales a la capital del país”.

Para los habitantes, la presa “Río Tacubaya” es un vaso regulador que evita inundaciones en la zona durante la temporada de lluvias, mientras la barranca “Tacubaya” es un área de protección ecológica. Por otro lado, los habitantes temen

que el proyecto provoque socavones en el suelo debido a la presencia de minas en la zona, lo que podría provocar afectaciones a sus viviendas. También temen la expropiación de sus viviendas y problemas con el abastecimiento de agua.

Derivado de lo anterior, los colectivos denunciaron que el proyecto se llevó a cabo sin mecanismos de consulta previa para “cambiar el uso de suelo en términos del Convenio 169 de la Organización Social del Trabajo (OIT) y el artículo 50 de la Ley Ambiental y de Protección a la Tierra de la Ciudad de México”. Los integrantes del frente también denunciaron la ausencia de dictámenes de protección civil para las viviendas cercanas al trazo de la vía del tren.<sup>66</sup>

**Lugar:**

San Lorenzo Acopilco,  
Cuajimalpa, Cd. México  
(Tramo II)

**Síntesis:** En mayo de 2017, comuneros de San Lorenzo Acopilco denunciaron a la empresa Ingenieros Civiles Asociados (ICA) por contaminar y desviar el agua del manantial de Cruz Blanca que suministraba a los habitantes de la región por la construcción del segundo tramo del proyecto que atraviesa la Sierra de las Cruces.<sup>67</sup>

**Denuncias:**

Destrucción de la zona boscosa  
y mantos acuíferos de la Sierra  
de las Cruces que proveen de  
recursos hídricos a la Ciudad de

---

<sup>66</sup> Tapia, P. “Tren México-Toluca corre a contrarreloj”, en *Milenio*, México, 13 de marzo de 2016, [http://www.milenio.com/negocios/Tren-Mexico-Toluca-corre-contrarreloj\\_0\\_700130009.html](http://www.milenio.com/negocios/Tren-Mexico-Toluca-corre-contrarreloj_0_700130009.html). [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

<sup>67</sup> Ramírez, B. “Pobladores de San Lorenzo Acopilco denuncian ecocidio por obras de tren”, en *La Jornada*, México, <http://132.247.1.32/2017/05/18/capital/037n1cap>. [Consulta: 27 de febrero de 2018.]

México.

**Exigencias:**

Transparentar la información del proyecto, incluyendo las afectaciones a los mantos acuíferos y la zona boscosa de la Sierra de las Cruces (Cuajimalpa); construir una estación del proyecto ferroviario en la zona con tal de visibilizar los beneficios de la obra para los habitantes locales de Cuajimalpa y, reconocer los derechos de propiedad de los miembros de San Lorenzo Acopilco y el pago por afectaciones a sus tierras.

Instituto

Mora

**Fotografía 3. Mantas en rechazo al nuevo trazo del proyecto por Presa Tacubaya**



Jimena Chávez. Liberales de 1857, Álvaro Obregón, Ciudad de México, 19 de marzo, 2018. *Vecinos Unidos Andadores El Capulín. El Popocatepetl ya despertó, ¿Nosotros cuándo?*

**Fotografía 4. Nuevo trazo por avenida Río Santo Domingo**



Jimena Chávez. Liberales de 1857, Álvaro Obregón, Ciudad de México, 19 de marzo, 2018. *Presa Tacubaya.*

**Fotografía 3. Pinta en contra del nuevo trazo**



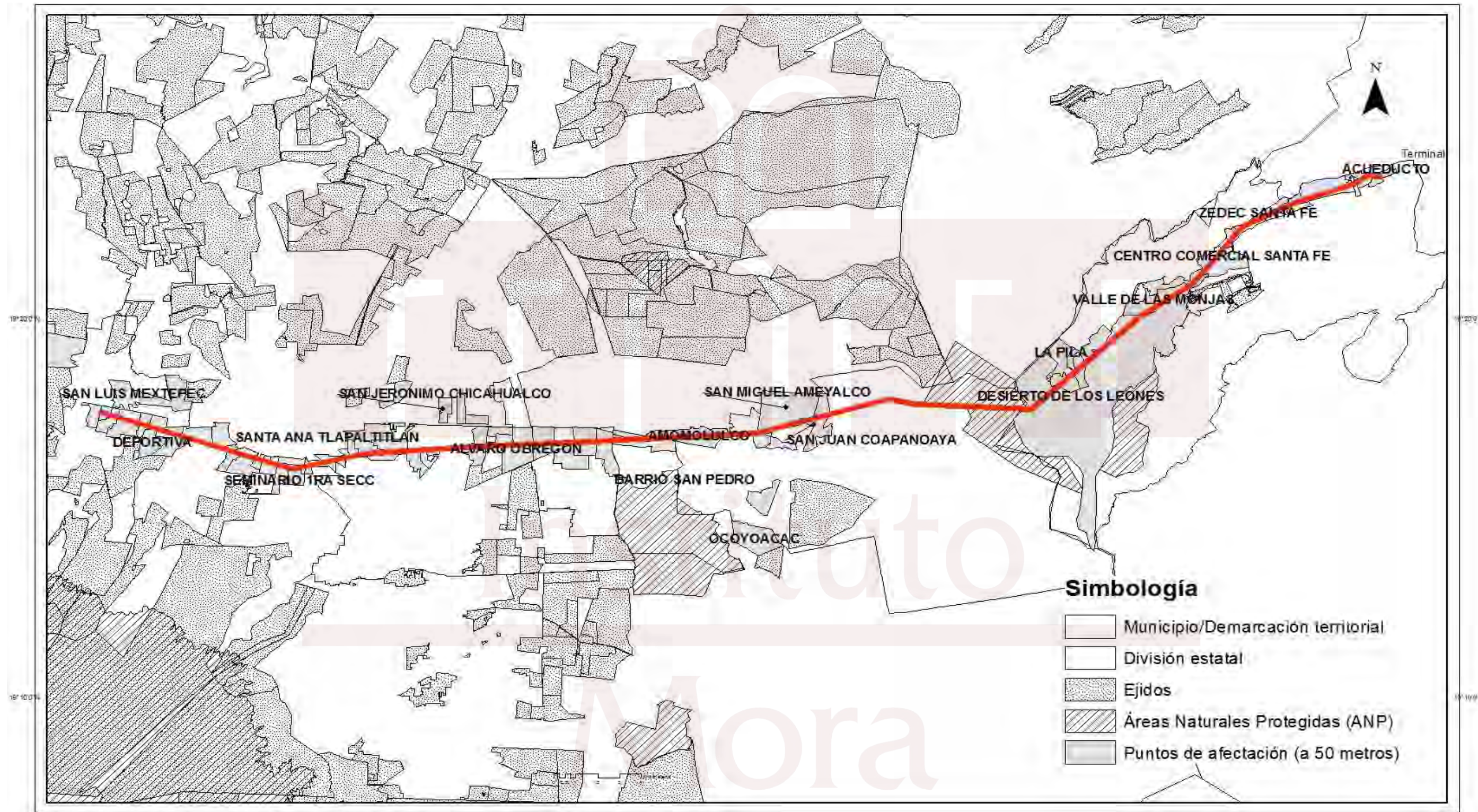
Jimena Chávez. Río Santo Do Domingo, Álvaro Obregón, Ciudad de México, 19 de marzo, 2018. *No al megaproyecto, no a la expropiación. Frente al despojo la organización popular*

**Fotografía 4. Presa Río Tacubaya antes del proyecto**



Jimena Chávez. Río Santo Domingo, Álvaro Obregón, Ciudad de México, 19 de marzo, 2018. *No al proyecto.*

Mapa 1. Afectaciones por el proyecto Tren Interurbano México-Toluca



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, Marco Geoestadístico Nacional, 2013.



### Capítulo 3. Análisis del conflicto por el territorio

En este capítulo se analiza el conflicto<sup>68</sup> entre autoridades de los tres niveles de gobierno y los habitantes del corredor Vasco de Quiroga para detener la construcción del Tramo III del proyecto Tren Interurbano México-Toluca y el Viaducto Elevado a partir el anuncio de la obra en julio de 2014 hasta la modificación del trazo en septiembre de 2015. El conflicto es analizado a la luz de los esfuerzos emprendidos por los colectivos para conformar una arena pública en torno a los efectos que provocaría la construcción del megaproyecto sobre la vialidad y las diversas modalidades de calificación jurídica del espacio urbano. Las valorizaciones en torno al espacio en disputa son entendidas como un proceso de construcción a lo largo del conflicto por parte de los colectivos que expresan su rechazo a las prácticas de funcionarios y dependencias públicas responsables de la producción de megaproyectos.

En el caso del proyecto del Tren Interurbano México-Toluca (TIMT) estas prácticas se caracterizaron por el ejercicio del poder discrecional por parte de las autoridades en cuanto al manejo de la información. A partir del anuncio del trazo de la obra en agosto de 2014, los colectivos movilizados apelaron al derecho para exigir la aplicación de mecanismos de participación y consulta ciudadana; recurriendo a principios constitucionales basados en el lenguaje de derechos humanos para denunciar y exigir su aplicación. A través de la acción colectiva los habitantes locales construyeron: discursos públicos; propuestas para mejorar la movilidad urbana en la zona y alianzas con diversos actores sociales para posicionar sus demandas en otros espacios y exigir el cambio del trazo del Tercer Tramo: Santa Fe-Observatorio del proyecto Tren Interurbano México Toluca anunciado en septiembre del 2015.

Los esfuerzos de los habitantes por posicionar el trazo del tren interurbano en la agenda pública revelaron, de acuerdo con Cefaï (2012) el proceso de construcción de actores colectivos que buscaron posicionar un problema particular

---

<sup>68</sup> Por conflicto me apego a la definición brindada por Grabiela Merlinsky (2017) quien señala: “Si los conflictos permiten la construcción e instalación de un problema en el espacio público, es porque generan una escena y una temporalidad donde se intercambian argumentos, se vuelven visibles formas de justificación, se construyen simbologías sociales y, en definitiva, se modifican los registros de legitimidad” (pág. 242).

como público. En el caso de las movilizaciones por el cambio de trazo del tercer tramo del TIMT, los colectivos se centraron en apelar una definición de “utilidad pública” basada en el valor del espacio social.<sup>69</sup> Como señala Azuela (2013):

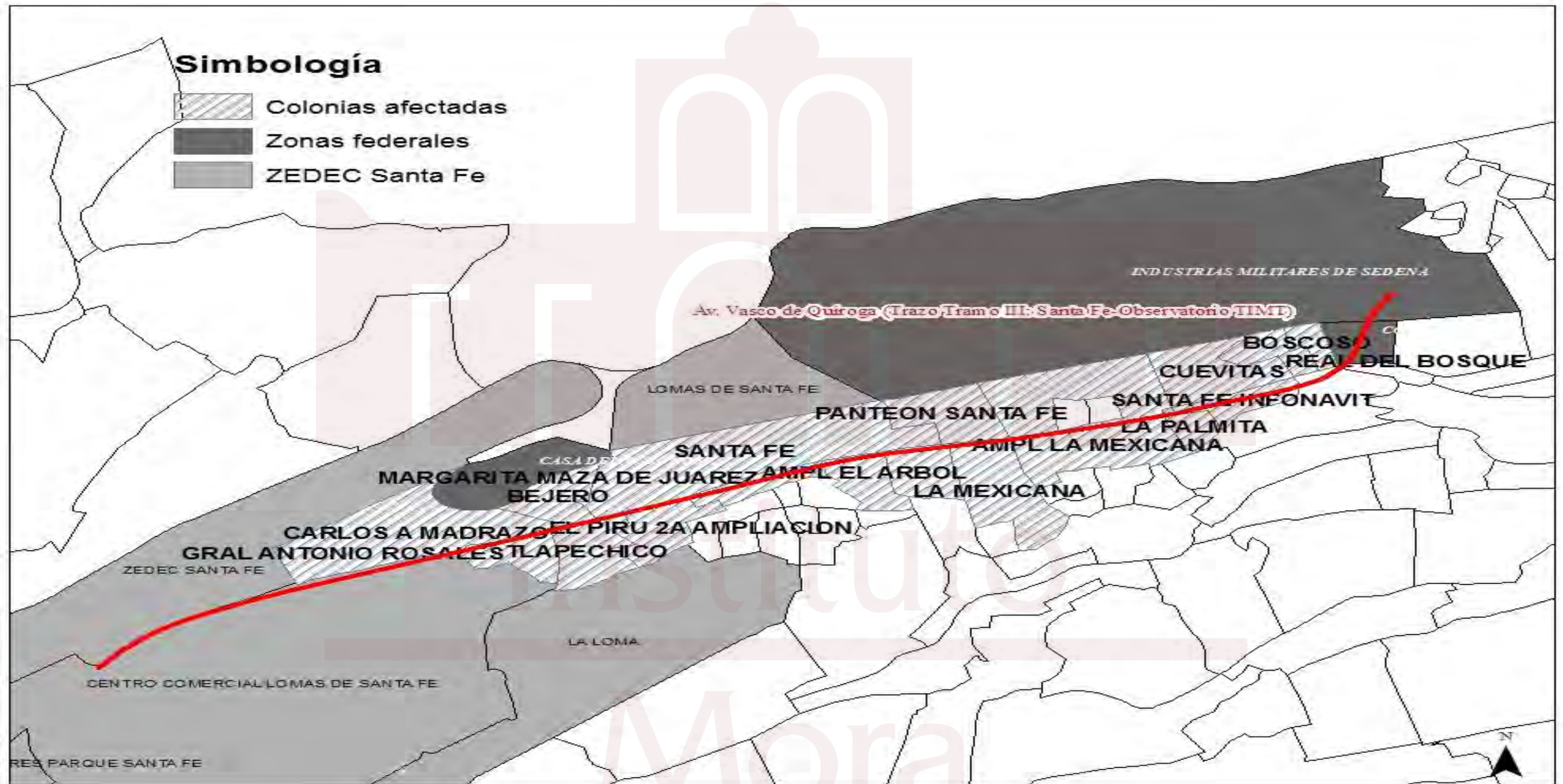
la idea de “interés público”, sobre todo cuando se trata de grandes obras de infraestructura, ya no es objeto de una aprobación unánime, sino que provoca un intenso debate sobre nada menos que el modo en que usamos los recursos naturales y el territorio para satisfacer las necesidades de la vida urbana; que el uso de la expropiación para distribuir la riqueza no sólo no está resuelto, sino que trae a cuento el viejo tema del lugar de los sectores populares en el orden urbano Azuela, pp.30-31).

De acuerdo con Cefaï, una arena pública lejos de comprenderse como la búsqueda de consenso expresa un “universo pluralista”, donde una multiplicidad de costumbres y opiniones, de estilos de vida, de juegos de lenguaje y de puntos de vista coexisten, diferenciándose y relacionándose unos con otros” (pág. 12). El conjunto de opiniones es también sometido a determinadas restricciones de tipo tributario, es decir, las situaciones percibidas como problemáticas, para entrar en el terreno de la “acción pública”, deben ser formuladas y apegarse a determinados criterios establecidos “por marcos de orden técnico y ético, jurídico y político” (Cefaï, 2012, pág. 15), “un etiquetado de la cuestión en el vocabulario de la acción de los poderes públicos” (Melé, 2014, pág. 26). De aquí la justificación de los aspectos analizados a lo largo del capítulo.

---

<sup>69</sup>El principio de utilidad pública es un término normativo empleado por los poderes públicos para poner en marcha la construcción de obras públicas en aras del “bien público”. De acuerdo con Domínguez (2011) el debate en torno al concepto normativo de “utilidad pública” ha sido limitado a la discusión sobre si determinadas obras de infraestructura ameritan o no esta categoría. Por otro lado, buena parte de los proyectos de infraestructura son producidos bajo este supuesto desde la etapa de planeación.

Mapa 2. Afectaciones por el trazo publicado del Tercer Tramo (Santa Fe-Observatorio) del proyecto



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, Marco Geoestadístico Nacional, 2013.

Durante el conflicto los habitantes del corredor Vasco de Quiroga conformaron tres grupos: Unión de Colonos Camino Real, A.C., Vecinos Unidos Santa Fe y la Plataforma de Vecinos de Santa Fe formada por la Alianza Ciudadana por Santa Fe A.C., Vecinos Independientes y diversos comités vecinales y asociaciones civiles, que tuvieron como principal objetivo el cambio de trazo del proyecto TIMT. Para ello, entre las intenciones iniciales de los habitantes de Santa Fe fue conocer los motivos del gobierno federal para trazar el proyecto ferroviario y el viaducto elevado sobre avenida Vasco de Quiroga, una vialidad de suelo minado.<sup>70</sup>

Desde la opinión de los habitantes el trazo del proyecto del TIMT (por avenida Vasco de Quiroga) se trataba de una obra técnicamente inviable por dos razones: los riesgos asociados a una avenida con suelo minado y las dimensiones técnicas del proyecto, las cuales rebasaban las medidas del corredor Vasco de Quiroga. La construcción del proyecto sobre dicha vialidad implicaría recortes a predios ubicados a lo largo de la vialidad. En respuesta, Ricardo Ríos Garza, entonces Subsecretario de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental, señaló que la decisión para determinar el trazo por avenida Vasco de Quiroga estuvo basada en criterios económicos. Como señaló Marco Polo Vázquez: “Prácticamente la única razón que nos dieron fue que salía más barato”.<sup>71</sup>

La construcción de una estación en el centro comercial de Santa Fe, las inminentes afectaciones a viviendas y la ausencia de mecanismos de consulta significó para los habitantes su exclusión de los beneficios del proyecto. Este evento situó el cambio de trazo como la demanda principal de los tres grupos de habitantes organizados.

### **3.1. Respuestas de autoridades públicas**

Negar la información a los grupos movilizados de las afectaciones provocadas por

---

<sup>70</sup> Por suelo minado los habitantes locales hacen referencia a la explotación de minas en la zona realizada entre 1930 y 1950 la cual propició la formación de un suelo irregular susceptible a deslaves y socavones.

<sup>71</sup> Entrevista a Marco Polo Vázquez realizada por Jimena Chávez, Ciudad de México, 5 de febrero de 2016.

el proyecto del Tercer Tramo: Santa Fe-Observatorio del TIMT fue la respuesta más utilizada por parte de funcionarios públicos de dependencias federales y locales a fin de impedir que los habitantes movilizados contaran con los elementos suficientes para identificar las irregularidades en el proceder de las autoridades y emprender acciones legales para detener las futuras afectaciones del proyecto. El tiempo de demora de los procesos administrativos para dar respuesta a las solicitudes de información y, por otro lado, la alta probabilidad de una respuesta desfavorable fueron aspectos en contra de los objetivos de los grupos movilizados para acceder a la información. Abonando al agravio, la oposición social no incidió en el proceso de construcción del proyecto ya que este continuó de acuerdo con un programa de fechas de entrega previamente establecido. El ingreso de solicitudes de información como procedimiento de participación, en realidad resultaron ser poco efectivos y transparentes, y contrariamente a lo esperado, generaron incertidumbre entre los habitantes.

La oposición social como respuesta a la falta de información por parte de autoridades públicas suele presentarse durante la etapa de identificación de los proyectos. Como señala Dolútskaya (2016) “la identificación de proyectos resulta ser el proceso más opaco para los ciudadanos, [...] La legislación existente no prevé mecanismos formales para promover información pública y promover participación social en esta etapa” (pág. 20). El protocolo sobre megaproyectos publicado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) considera que los megaproyectos necesariamente deben someterse a consulta con las poblaciones afectadas y brindar la información necesaria para su evaluación. También señala que los ejecutores tienen la responsabilidad con la población receptora de brindar toda la información sobre el proyecto. Con base en ello deben llevarse a cabo procesos de evaluación que ponderen los beneficios y perjuicios del proyecto con base en el catálogo de derechos humanos. En este contexto, señala que cualquier justificación sobre criterios de “bien común” implica una violación sistemática de los derechos de las personas afectadas (SCJN, 2014, pp. 12-13).

Los habitantes del corredor Vasco de Quiroga se enteraron del proyecto por

notas periodísticas, de voz a voz y por la publicación del trazo en medios oficiales.<sup>72</sup> En contraste con lo establecido en el protocolo de actuación descrito líneas arriba, las autoridades responsables de la ejecución del proyecto (SCT) no informaron a los habitantes que el trazo del tercer tramo del proyecto ferroviario sería por avenida Vasco de Quiroga. Los habitantes se enteraron de la noticia por cuenta propia días después de su publicación en medios oficiales (julio de 2014) cuando la decisión del trazo ya estaba tomada. En términos normativos esto significó que las autoridades ejecutoras incurrieron en violaciones a los derechos de consulta y acceso a la información de los habitantes. Como señalaron Emir González y Agustina Hernández, habitante del pueblo de Santa Fe:

En un principio sí nos enteramos por los medios, yo me enteré por el periódico por El Universal y La Jornada, empezamos a ver que ya había una nota ahí de que ya está el proyecto de la construcción del tren elevado y del viaducto, algo así.<sup>73</sup>

Yo me entero porque veo que a lo largo de la avenida se empieza a rumorar que habrá una obra, no es seguro, pero hay algunas juntas y reuniones entre los vecinos para discutir el tema y poco a poco se empieza a hacer visible por medio de asambleas y por medio de lonas. Las autoridades nunca tuvieron un acercamiento a pesar de que esta obra se formuló desde 2013. Se empezó a anunciar que iba a pasar por ahí hasta 2014, entonces las autoridades no emitieron alguna publicidad respecto a esta obra si no que fueron los vecinos en su derecho y en su demanda de información tuvieron que acudir a la delegación y a otras instancias para que se les brindara la información. Fue por medio de la organización y de la lucha vecinal que todos llegaron en bloque a la delegación para pedir información. Realmente cuando la obtuvieron no fue la esperada, realmente no se resolvió, mucho menos lo

---

<sup>72</sup> El 6 de agosto de 2014, en el Diario Oficial de la Federación, fue publicado por primera vez el trazo del tercer tramo del proyecto Tren Interurbano México-Toluca y del Viaducto Elevado como parte del convenio firmado entre el Gobierno del Distrito Federal (GDF) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Inicialmente el trazo comprendía la construcción de dos estaciones, una en el centro comercial de Santa Fe y la terminal en Observatorio. Sobre la estructura del proyecto ferroviario se montaría el segundo proyecto vial nombrado Viaducto Vehicular Santa Fe-Periférico (en adelante, viaducto o viaducto elevado). El proyecto ejecutivo describió la obra como “una vialidad triple nivel (cuando comparte estructura con “el proyecto ferroviario”) y doble nivel, iniciando en Periférico sobre Camino Real a Toluca, continuando sobre Camino a Santa Fe y su continuación por la Avenida Vasco de Quiroga hasta su entronque con Avenida Tamaulipas”. Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Gobierno del Distrito Federal, “Convenio. Marco de Coordinación de acciones que celebran la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Gobierno del Distrito Federal, para que participen en forma coordinada para la implementación del Proyecto Ferroviario y el Viaducto Vehicular”, en *Diario Oficial de la Federación*, México, 6 de agosto, 2014, [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5355499&fecha=06/08/2014](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5355499&fecha=06/08/2014). [Consulta: 20 de agosto de 2018.]

<sup>73</sup> Entrevista a Agustina Hernández Mendoza realizada por Jimena Chávez, Ciudad de México, 6 de julio de 2016.

que el pueblo quería saber, querían información precisa y saber por dónde iba a pasar y las afectaciones, eso es lo más importante. Los vecinos querían saber las afectaciones que esto iba a traer, los impactos sociales, económicos y ambientales que la obra detonaría y esto hasta la fecha no se ha resuelto de manera clara, no es claro entre la mayoría de la población, no se ha dado la publicidad que necesitan este tipo de obras.<sup>74</sup>

La búsqueda y obtención por los medios posibles de información detallada de las afectaciones que la construcción del proyecto provocaría a los habitantes de la zona fue una de las principales demandas de los habitantes movilizados por el cambio de trazo. Para ellos, este objetivo tuvo como propósito la elaboración de justificaciones sustentadas en elementos de diversa índole (económica, técnica, jurídica, patrimonial, urbana y social) para legitimar sus demandas ante el rechazo de funcionarios públicos de dependencias federales (STC) por modificar el trazo del TIMT y el viaducto elevado sobre avenida Vasco de Quiroga inicialmente publicados.

La etapa de identificación de proyectos fue también cuando aparecieron las primeras manifestaciones de rechazo a la construcción del proyecto por avenida Vasco de Quiroga. Cuando no hay procesos de consulta, ni respuesta a las inquietudes de los habitantes por parte de las autoridades o cuando la respuesta no es la esperada porque no resuelve las principales preocupaciones de los afectados, la oposición social es una de las primeras manifestaciones de rechazo a los proyectos de infraestructura. Ante esta situación distintos autores consideran la oposición social como una respuesta normal y anticipada de los grupos de personas que enfrentan el desplazamiento forzado por proyectos de infraestructura (Cernea, 1989, pág. 20). La resistencia por parte de los habitantes explica Oliver-Smith (1991) surge cuando la comprensión y el control de las personas sobre su vida y entorno se ven disminuidos (pág. 134), es decir, la resistencia como manifestación del “rechazo a la imposición de fuerzas superiores o poder para controlar cualquiera de las opciones de acción o el control sobre los recursos” (Oliver-Smith, 1991, pág. 135). A esta definición considero pertinente lo señalado por Aronsson (2002) sobre el conflicto como “un medio para mediar el cambio, una forma de aclarar la

---

<sup>74</sup>Entrevista a Emir González Calderón realizada por Jimena, Chávez, Ciudad de México, 12 de noviembre de 2015.

ambigüedad de las condiciones cambiantes e imponer a través de la acción una lógica sobre las condiciones y los acontecimientos, permitiendo a las personas reafirmar una sensación de control y significado en sus vidas” (pág. 139).

Para los habitantes, una manera de poner fin a la incertidumbre generada por el ambiente de opacidad con que autoridades manejaron el tema de la construcción del proyecto sobre la vialidad fue a partir de pronunciamientos públicos. En agosto de 2014, dos semanas después de la publicación del trazo en medios oficiales, los habitantes movilizados solicitaron a las autoridades responsables del proyecto considerar vías alternativas para el trazo.<sup>75</sup> Días después, el primer acercamiento de los colectivos para conocer las afectaciones sobre el proyecto fue con Leonel Luna, entonces delegado de Álvaro Obregón, quien dijo a los habitantes desconocer el proyecto. Su respuesta generó desconfianza entre los vecinos:

El primer acercamiento fue con el delegado, el señor Leonel luna. En ese momento, nosotros nos acercamos a él para solicitar información acerca de este proyecto y pues bueno, él desde ese momento, pues dijo que pues tenía un conocimiento igual que la población. O sea que él se había enterado por medio de los medios de comunicación, que él no sabía nada, cosa que de principio no le creímos y bueno, cuestión de dos semanas nos dimos cuenta que no era cierto, que la Semarnat le había pedido ya información, que dieran un punto de vista acerca de este proyecto, en febrero de 2014, siendo que la publicación de este proyecto fue el 23 de julio en la gaceta del Distrito Federal y el 6 de agosto en el diario oficial de la federación.<sup>76</sup>

La omisión de información fue una de las prácticas más comunes por parte de las dependencias involucradas en la ejecución del proyecto. La gestión de la información a través de instituciones de gobierno descentralizadas no garantiza que esta sea de calidad ni veraz.<sup>77</sup> El 17 de septiembre de 2014, los habitantes de Santa Fe solicitaron a la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) la “información del proyecto ejecutivo, técnico operativo de la obra de infraestructura denominada viaducto elevado y tren interurbano, así como las afectaciones y ampliaciones del

---

<sup>75</sup> Pérez, L., “Vecinos del Pueblo de Santa Fe rechazan Tren Interurbano y Viaducto”, en *Excélsior*, México, 24 de agosto, 2014, [http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/08/24/977912\\_24\\_de\\_agosto](http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/08/24/977912_24_de_agosto) [Consulta: 8 de junio de 2018.]

<sup>76</sup> Marco Polo Vázquez, entrevista citada.

<sup>77</sup> Las solicitudes de información fueron gestionadas ante el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI).



SCT y Metrobús, reordenamiento del transporte urbano y de paraderos Tacubaya y Observatorio (sic)". En respuesta, la dependencia señaló la ausencia de los proyectos ejecutivos.<sup>78</sup> Mientras que el 22 de septiembre del 2014, los habitantes realizaron una solicitud de información a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT):

Todos los estudios topográficos, de impacto urbano, ambiental, mecánica de suelos, proyecto integral, planos, contratos, estudios de movilidad, medidas de mitigación del tren interurbano Distrito Federal-Toluca, así como los estudios que sustentan el trazo sobre la av. Vasco de Quiroga y los estudios en que se realizaron sobre la barranca de Río Tacubaya y Av. Constituyentes.<sup>79</sup>

La SCT negó la información justificando su decisión en los atrasos al proyecto que podría provocar la especulación e invasión de los terrenos ubicados a lo largo del trazo por parte de los vecinos si dicha información se les proporcionaba.<sup>80</sup> La falta de respuestas por parte de la autoridades locales que resolvieran las preguntas planteadas por los habitantes de Santa Fe dio lugar a la primera movilización el día 22 de septiembre de 2014, de la estatua de Vasco de Quiroga a la delegación Álvaro Obregón (DAO): "Primero que nada, diciéndole al delegado [Leonel Luna] que él se había comprometido a apoyarnos, a seguir con esta lucha y no había cumplido absolutamente nada".<sup>81</sup> De esta primera movilización se desprendieron acuerdos

---

<sup>78</sup> Secretaría de Obras y Servicios. Dirección General de Obras Concesionadas. Subdirección Jurídica. Respuesta a la solicitud de información 0107000124514 de fecha 19 de septiembre de 2014, firmada por Gustavo Ramírez Urriste, Subdirector Jurídico, México, Distrito Federal.

<sup>79</sup> Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Oficialía Mayor Unidad de Enlace para la Transparencia y Acceso a la Información. Respuesta a la solicitud de información folio 0000900225014 de fecha 15 de octubre de 2014, firmada por José Alberto Reyes Hernández, Titular de la Unidad de Enlace, México, Distrito Federal.

<sup>80</sup> "La misma se relación de manera directa con un proceso que aún no ha concluido (Construcción del Tren Interurbano México-Toluca), por lo que hacer pública la información solicitada, podría llegar a interrumpir, retrasar, o menoscabar el correcto desarrollo de este proyecto, ya que a través de los estudios topográficos se podría tener certidumbre de los predios donde se construirá el trazo y las estaciones de tren, generando la especulación en su adquisición y venta, además de poder provocar que grupos de personas, que a fin de obtener un beneficio, decidan invadir los terrenos donde se localizarán las obras de construcción, lo cual generaría el inicio de procedimientos jurídicos para desalojar a los contingentes de los terrenos invadidos, que en muchos de los casos y para no utilizar la fuerza pública para su desalojo se tiene que llegar a un arreglo". Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Unidad de Enlace. Respuesta a la solicitud de información folio 0000900115314 del 22 de septiembre de 2014.

<sup>81</sup> Marco Polo Vázquez, entrevista citada.

entre los que destacaron la agenda de mesas dilatorias entre los habitantes y autoridades locales.

El conocimiento de los habitantes de la noticia del proyecto antes del inicio de su construcción obligó a los habitantes a vigilar y comunicar constantemente cualquier evento que generara desconfianza o estuviera asociado a la construcción de la obra. Impedir el acceso de maquinaria era para los habitantes una manera de manifestar su desacuerdo con el trazo, denunciar el manejo discrecional de la información por parte de las autoridades locales y federales, y la violación de su derecho a la consulta. El cambio de trazo se consolidó como demanda social cuando los colectivos se enteraron de que la información que solicitaban (estudios técnicos de factibilidad y el proyecto ejecutivo) no estaba disponible porque no fue producida por las dependencias responsables. En cambio, denunciaban que las dependencias habían limitado su decisión a criterios de costo-beneficio para determinar el trazo por avenida Vasco de Quiroga:

Cuando los vecinos empiezan a solicitar información, hay un proyectista de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que les dice las rutas que se analizarían para el proyecto. Les explica que se analizaron tres rutas: la ruta por Vasco de Quiroga, por la barranca del Río Tacubaya y por la Avenida Constituyentes, esas opciones existían. El único impedimento de peso para realizarlas era el costo económico, entonces los vecinos argumentaron que si había alternativas para no afectar la avenida que se tomara otra alternativa que afectara menos a la población del lugar. Desde ahí se constituyó la demanda que enarboló el movimiento que era “Cambio de trazo”.<sup>82</sup>

La imposición de criterios costo-beneficio sobre las consideraciones de los habitantes para determinar el trazo de la obra fue otro de los aspectos no atendidos por las autoridades locales y federales. En vez de poner a discusión los beneficios y perjuicios del proyecto a través de mecanismos de consulta y participación con los habitantes, las autoridades federales y locales mantuvieron total hermetismo ante las solicitudes de información elaboradas por los colectivos, llegando incluso a clasificar la información de “reservada” durante diez años.

La preponderancia de criterios de factibilidad técnica y costo-beneficio como

---

<sup>82</sup> Emir González Calderón, entrevista citada.

determinantes para la selección de obras públicas funcionan como modelos mentales que establecen los límites de los debates y controversias públicas. Son valores que simplifican la realidad para la toma de decisiones complejas y, que con el paso del tiempo son internalizados por los funcionarios públicos responsables de la producción de obras públicas (Domínguez, 2015, pp. 218-129).

### **3.2 ¿Espacios de participación en grandes proyectos?: mesas dilatorias**

Las mesas dilatorias acordadas durante la primera movilización de los vecinos en contra del trazo por avenida Vasco de Quiroga se llevaron a cabo durante los meses septiembre y octubre de 2014. Estos espacios de participación fueron ocupados por las autoridades responsables del proyecto para convencer a los vecinos movilizados de que el proyecto no provocaría afectaciones de ningún tipo a las viviendas y comercios ubicados sobre la avenida. Además de llevarse a cabo por presión de los habitantes, las mesas dilatorias surgieron en una etapa en donde el trazo del proyecto ya estaba decidido por lo que difícilmente podrían considerarse como espacios de consulta y participación ciudadana.

Por otro lado, estos espacios formales de participación como única vía de negociación con las autoridades federales y locales fueron aprovechados por los habitantes para comunicar su desacuerdo a las autoridades con el trazo del proyecto. También les permitió proponer las rutas alternativas al trazo elaboradas por algunos integrantes de los colectivos y propuestas por las mismas autoridades. Al mismo tiempo, las mesas dilatorias permitieron a los colectivos percatarse de que la falta de respuesta por parte de las autoridades ante la solicitud de los vecinos; la reticencia a mostrar las afectaciones provocadas por el trazo, y la ausencia de evaluaciones técnicas solicitadas de los trazos propuestos, se debía en realidad a una falta de voluntad política por atender o resolver sus inconformidades.

Los días 26 de septiembre, 3 y 10 de octubre de 2014, integrantes de los colectivos, Leonel Luna, entonces delegado de Álvaro Obregón, Eduardo Santillán y Jorge Zepeda, diputados de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal,

sostuvieron mesas dilatorias con funcionarios federales y locales<sup>83</sup> a quienes solicitaron: 1) la información relacionada con los impactos ambientales, urbanos, económicos y sociales que tendría la construcción del tren interurbano y el viaducto elevado a las 33 colonias ubicadas a los largo de las avenidas Vasco de Quiroga y Camino Real; 2) los resultados de la evaluación de los trazos alternativos propuestos para la obra por avenida Constituyentes y Barranca Río Tacubaya y, 3) detener la construcción de la obra y el uso de los recursos financieros hasta conseguir el consenso de todos los vecinos del corredor Vasco de Quiroga.

Estos tres aspectos se resolvieron de manera insatisfactoria para los habitantes movilizados al menos por tres razones: la primera fue el tratamiento durante las reuniones del proyecto como “una propuesta y no un hecho” por parte de Antonio Dovalí, arquitecto y asesor de Héctor Serrano, Secretario de Gobierno del Distrito Federal. La indeterminación al momento de tratar el proyecto por parte de las autoridades como “algo probable” y no certero fue una manera de disolver las tensiones entre los habitantes por el trazo y, de alguna forma, persuadir a los colectivos que incurrieran en una interpretación “equivocada” del proyecto. En segundo lugar, porque las autoridades continuaron sin atender las solicitudes de información de los colectivos y las mesas dilatorias perdían su objetivo al no tener elementos (información) para discutir la viabilidad de los trazos alternos.

La veracidad de la información proporcionada por las dependencias de gobierno responsables en el proyecto también fue puesta en duda por los colectivos. Por un lado, la respuesta de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) a la solicitud ingresada por los habitantes en octubre de 2014, señalaba la ausencia de afectaciones a inmuebles por el trazo.<sup>84</sup> Por el otro, las autoridades cancelaban la

---

<sup>83</sup> Ricardo Ríos Garza, Subsecretario de Coordinación Metropolitana y Enlace Gubernamental del Gobierno del Distrito Federal, Héctor Serrano Cortés, Secretario de Gobierno del Distrito Federal, Alfredo Hernández García, Secretario de Obras y Servicios del Distrito Federal, Gerardo Báez Pineda, Director de Obras Concesionadas del Distrito Federal, y Pablo Suárez Coello, Director General de Transporte Ferroviarios y Multimodal de la SCT.

<sup>84</sup> En octubre de 2014, los habitantes solicitaron nuevamente a la SCT: “las afectaciones de predios para la construcción de dichas obras señaladas en la gaceta oficial del 23 de julio del presente año, ya que la totalidad de las dependencias me remiten sobre este particular a la secretaría de obras y servicios para lo cual anexo respuesta de la secretaría de gobierno (sic)”. En respuesta, la dependencia señaló que en el trazo de la obra contemplado sobre avenida Vasco de Quiroga no consideraba afectaciones a inmuebles. Secretaría de Obras y Servicios. Dirección General de Obras Concesionadas. Subdirección Jurídica. Respuesta a la solicitud de información folio 0107000142514

reunión con los habitantes para la cuarta mesa dilatoria programada en noviembre de 2014. Ambas acciones se sumaron al ambiente de desconfianza ya de por sí generado por la opacidad en el manejo de la información. En respuesta, los habitantes cerraron el paso vehicular en la glorieta de Santa Fe y fueron replegados por aproximadamente 400 granaderos. Después de lo suscitado, las autoridades locales nuevamente se comprometieron a revisar el pliego petitorio de los habitantes y fueron convocados a una reunión el 28 de noviembre del 2014. Sin embargo, la desconfianza de los colectivos sobre la ausencia de afectaciones a inmuebles subió de tono porque tan solo una semana después de la última mesa de negociación (el 13 de noviembre de 2014) se publicó la convocatoria del proceso de licitación para la construcción del tercer tramo del tren interurbano y el viaducto elevado.

Lo ocurrido entre los meses de septiembre y noviembre de 2014 dan cuenta de lo contradictorio de las acciones emprendidas por las autoridades públicas quienes: 1) comenzaron una labor de convencimiento de que el trazo del proyecto sobre avenida Vasco de Quiroga en realidad se trataba de un bosquejo y no un plan; 2) negaron afectaciones a inmuebles sin aclarar el trazo del proyecto; 3) cancelaron las mesas dilatorias con los habitantes movilizados; 4) emplearon la fuerza pública para intimidar a los colectivos movilizados por la cancelación de la última mesa; 5) iniciaron los procesos de licitación de un “preproyecto” y 6) anunciaron la publicación de la empresa ganadora un mes después de la convocatoria.

Un mes después del anuncio de la convocatoria de licitación, el 11 de diciembre, la SOBSE anunció la empresa ganadora para la construcción del tercer tramo sin aclarar a los colectivos si el trazo por Vasco de Quiroga se mantenía como la propuesta vigente.<sup>85</sup> Esta situación fue referida en una nota publicada en los medios de información:

---

del 14 de octubre de 2014, firmada por Gustavo Ramírez Urriste, México, Distrito Federal.

<sup>85</sup> Los resultados fueron publicados el 11 de diciembre de 2014 por la Dirección General de Obras Públicas del Distrito Federal. La construcción del Tercer Tramo del Tren Interurbano fue otorgada a las empresas Caabsa Constructora, S.A. de C.V., Prefabricados y Transportes, S.A. de C.V., Cargo Crane, S.A. de C.V., Grupo Corporativo Amodher, S.A. de C.V., Omega Construcciones Industriales, S.A. de C.V. y González Soto y Asociados, S.A. de C.V., por un monto total de \$10 426'277 063.12 pesos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Desarrollo Ferroviario y Multimodal. Transporte y medicina preventiva, Tren México-Toluca “Licitaciones”, Proyectos de Trenes de Pasajeros. Mex-Tca., lic. en *gob.mx*, México, 11 de diciembre de 2014, <http://sct.gob.mx/index.php?id=4109>. [Consulta: 20 de agosto de 2018.]

Sobre la oposición ciudadana al proyecto, la SOBSE dedicó dos párrafos del comunicado para aclarar que de septiembre a la fecha, se han realizado 10 reuniones informativas con los vecinos de Santa Fe, con la participación de las secretarías de Obras y Gobierno Capitalino, y la de Comunicaciones y Transportes federal, la delegación Álvaro Obregón y diputados locales de la zona 'para escuchar los planteamientos e inquietudes de los vecinos, las cuales continuarán el tiempo que sea necesario hasta aclarar todas las dudas respecto al proyecto'.<sup>86</sup>

El cumplimiento en tiempo y forma con el anuncio establecido en la convocatoria sobre la publicación de los resultados de la empresa ganadora generó sospechas entre los vecinos sobre si el proceso de licitación había sido mediante mecanismos de transparencia o previamente negociado entre las autoridades públicas y las empresas constructoras. Para los habitantes un mes era un periodo de tiempo relativamente corto para que las autoridades evaluaran a conciencia el conjunto de propuestas elaboradas por un número considerable de empresas interesadas en la licitación. Por otro lado, la cancelación de la última mesa dilatoria y el anuncio público de que el trazo no provocaría afectaciones cobraba sentido con el anuncio de la licitación, ya que expresaba la urgencia por parte de las autoridades públicas de aliviar las tensiones con los habitantes movilizados. Al mismo tiempo, la noticia respondía a las presiones de las empresas constructoras y los tiempos de calendarización que demandaban el inicio de los trabajos de construcción de la obra en los próximos meses. Ante este panorama, la percepción de los habitantes sobre el proyecto reveló que los intereses de una clase política y empresarial estaban por encima de los grupos afectados:

Es un proyecto de alto impacto en muchos sentidos y tenerlo también significaría otro eslabón en la cadena de irregularidades y hacerlo significaría un triunfo para el gobierno a pesar de la inconformidad y la resistencia social. El tren representa nuevamente el triunfo de la autoridad como lo representó la ampliación de la Avenida Vasco de Quiroga, la construcción del Puente de los Poetas, la Supervía, la construcción de la Autopista México-Toluca. todos esos proyectos que acabo de mencionar van a parar hacia el megaproyecto de Santa Fe. Este megaproyecto sabemos que representa a la oligarquía económica que hay aquí en México, a la clase empresarial más adinerada y es como un mensaje del gobierno de decir a quién está beneficiando y para quien gobierna.<sup>87</sup>

<sup>86</sup> "Anuncia GDF que construirá último tramo de tren a Toluca", en *Proceso*, México, 11 de diciembre, 2014, <https://www.proceso.com.mx/390465/anuncia-gdf-consorcio-que-construira-ultimo-tramo-de-tren-a-toluca> [Consulta: 11 de junio de 2018.]

<sup>87</sup> Emir González Calderón, entrevista citada.

De acuerdo con Alex Latta (2011) una distinción del tipo de impactos no controlados provocados por los proyectos de gran escala como la incertidumbre y desconfianza, reside en que sus consecuencias están “claramente vinculados a la agencia (y negligencia) humana” (pág. 116). Para Latta la pérdida de confianza a nivel personal y comunitario en el gobierno y las instituciones responsables del ámbito en el cual se inserta la conflictividad constituye uno de los impactos psicosociales de los grandes proyectos. Como señala: “A raíz de la negligencia humana que dio lugar al desastre, los actores empresariales y políticos vuelven a ser percibidos como parciales a sus propios intereses, incompetentes o incluso corruptos” (pág. 116). Para los colectivos, la forma en que las autoridades manejaron sus denuncias de información evidenció que su participación en la toma de decisiones sobre el proyecto no era indispensable. Como señaló Emir González, integrante del colectivo Vecinos Unidos Santa Fe:

Sabemos que lo que la autoridad propone muchas veces no tiene legitimidad, quizá se sustente en la legalidad, pero no tiene legitimidad, la sociedad no lo acepta y los vecinos no lo reconocen, no porque no los beneficie, ya que la demanda de los vecinos está en otros rubros que la autoridad no voltea a ver. La ciudadanía quiere seguridad, espacios, servicios, empleo y educación, no quiere infraestructura. De hecho, nosotros hicimos un mural donde poníamos: “Primero la cultura después la infraestructura”. Entonces las demandas de la sociedad no se resuelven y la autoridad no brinda la información necesaria para nada [...] la estrategia constante de la autoridad era negar información, decidir de manera unilateral, mandar personas para tratar de liderar los movimientos a su antojo. Esto propicia inconformidad, indigna porque sabemos que este no fue el primer problema ni el único y prácticamente no será el último. Entonces apostamos por un cambio de esta cultura política y de esta forma de gobernar, el cambio empezaría primero por el barrio, por defender el barrio y nuestros espacios, pedir rendición de cuentas a las autoridades, por tener un poco de memoria, que se paguen los daños y haya una reparación de daños que paguen las autoridades que incurrieron en este desastre político, económico y urbano de la zona. Porque muchos legisladores llevan ahí más de diez años y es una cúpula política que se ha apoderado de esto y la gestión de la delegación la usan para hacer política y negocios, el negocio como forma de hacer política.<sup>88</sup>

En este contexto la falta de respuesta por parte de las autoridades tuvo como efecto

---

<sup>88</sup> Emir González Calderón, entrevista citada.

el crecimiento de la desconfianza por parte de los colectivos quienes consideraron que los impactos a sus viviendas no preocupaban de la misma forma a las autoridades porque simplemente no formaba parte de las prioridades en la ejecución del proyecto. Los impactos negativos de los megaproyectos señala Latta (2011): “son productos de la agencia humana, pero a diferencia de los desastres hay una intencionalidad inherente en la planeación, anticipación y desenlace de los megaproyectos” (pág. 118). El temor de los habitantes ante las afectaciones provocadas por el proyecto no eran razones infundadas. En primer lugar, las dimensiones técnicas del proyecto era una primera evidencia de que el proyecto implicaría expropiaciones principalmente a las viviendas y comercios de los vecinos cercanos a la avenida.<sup>90</sup>

### 3.3. Inscripción territorial del conflicto<sup>91</sup>

La avenida Vasco de Quiroga o el corredor económico Vasco de Quiroga (nombre asignado por los habitantes a la vialidad) concentran buena parte de los comercios y servicios urbanos para los habitantes de la zona. Además, es la única vía (peatonal y vehicular) para cerca de 33 colonias colindantes con la barranca Río Tacubaya. Para los habitantes locales, la construcción del proyecto trastocaría por completo la dinámica social y espacial del lugar provocando: recorte de predios, cierre de negocios y vialidades, y fallas en el suministro de servicios básicos. Es decir, un conjunto de aspectos con repercusiones en la vida (individual, familiar y comunitaria)

---

<sup>90</sup> De acuerdo con los vecinos del pueblo Santa Fe, la avenida Vasco de Quiroga oscila entre los 16.5 y 20 metros de ancho aproximadamente. El viaducto elevado y el tren ocuparían 15 metros de los 16.5 disponibles (en su tramo más angosto) dejando un espacio reducido entre uno y dos metros entre las viviendas y el proyecto. Por otro lado, el reglamento de la SCT establece que el derecho de vía en proyectos federales no debe ser menor a los 20 metros en cada lado del camino. Para los habitantes esta última consideración hacía de las afectaciones y sus consecuencias un hecho más que una probabilidad. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, “Manual de procedimientos para el aprovechamiento del derecho de vía”, <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGDC/Tramites/manual.pdf>. [Consulta: 20 de agosto de 2018.]

<sup>91</sup> De acuerdo con Patrice Melé (2016) la productividad territorial revela modos de territorializar a partir de la asignación de valores a determinados espacios: “para defender su posición, los habitantes movilizados identifican cualidades o valores del espacio en juego y efectúan un trabajo de producción de una cierta representación de su espacio residencial. Esta producción/promoción del territorio refuerza la territorialidad específica producida por la acción colectiva”.



que difícilmente lograrían subsanar los habitantes en el corto plazo.<sup>92</sup>

Todos nosotros pedimos que esa construcción no se lleve a cabo porque toda la gente que vivimos en el Pueblo de Santa Fe, colonias y pueblo, somos afectados. Unos por vivir en la avenida porque se anuncian ampliaciones por metros que van a ampliar. Aparte todo el sufrimiento por el agua, la luz, drenaje, vías de comunicación, retardos de los que salen a trabajar al Distrito Federal. Todas las vías de comunicación no sé por cual lado podrían meterlas porque al momento en el que entren las obras aquí se va a reducir el acceso de camiones, peatones y no sé por dónde. [La avenida es] angosta y transitada y el servicio que nosotros tenemos ahorita, pues nos estamos nosotros manteniendo por medio de nuestros negocios que es la vida del pueblo de Santa Fe. No hay otro medio más que todo el comercio que se está desprendiendo de todo el pueblo, es la única parte que tenemos para sobrevivir.<sup>93</sup>

Las obras de expansión y crecimiento de la ZEDECSF es otro factor de incertidumbre para los habitantes del corredor Vasco de Quiroga, quienes consideraron que el propósito de la estación del proyecto ferroviario en el centro comercial es mejorar la movilidad de la población que labora, vive y estudia en los sitios ubicados dentro de la zona. En contraste, las afectaciones a viviendas y comercios era el costo social que los habitantes del pueblo de Santa Fe y del corredor Vasco de Quiroga debían asumir. En ese sentido, las diversas afectaciones a las colonias próximas provocadas por el proyecto de Santa Fe formaron parte de la inscripción territorial del conflicto. Como señaló Agustina Hernández:

[El megaproyecto de Santa Fe] sí nos afecta porque, por ejemplo, invadieron nuestras vialidades, o sea las vialidades del pueblo de Santa Fe. Las vialidades del pueblo de Santa Fe la gran mayoría son vehículos que van al centro comercial, de trabajadores, entonces por eso es el caos vial y por eso las propuestas de, quiero suponer, del proyecto del tren ligero y del viaducto elevado. Es para darle liga a ese problema de la vialidad, pero en realidad no es un beneficio para nosotros como pueblo de Santa Fe porque ni siquiera hay una parada para el pueblo de Santa Fe,

---

<sup>92</sup> Al respecto, Azuela (2013) menciona que: “en los programas de renovación urbana, los propietarios afectados son residentes de muchos años y, en algunas ocasiones, tienen negocios que dependen de una clientela local. En esos casos, el valor comercial de los bienes expropiados, incluso con avalúos relativamente generosos, no son suficientes para compensar adecuadamente lo que los afectados pierden con la expropiación. Aún sin considerar la ruptura del tejido social que producen esos proyectos, que es algo real pero difícil de ponderar a la hora de calcular la indemnización, es evidente que hay propietarios que son mucho más vulnerables que otros a la expropiación” (pág. 30).

<sup>93</sup> Entrevista a José Santos Hernández realizada por Jimena Chávez, Ciudad de México, 28 de octubre de 2015.

ni cercana ni medio cercana. Entonces se maneja que la parada sería en Tacubaya o en Observatorio y luego sería hasta el centro comercial, entonces no hay beneficio.<sup>94</sup>

Para los habitantes esta exclusión sistemática de los beneficios se sustentó al menos en tres acontecimientos históricos: 1) el desalojo de los grupos sociales que habitaron el predio actualmente conocido como ZEDEC Santa Fe; 2) el recorte de predios como parte de los trabajos de ampliación de la avenida Vasco de Quiroga a inicios de la década de los ochenta<sup>95</sup> y, 3) la publicación en mayo de 2012 del Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la “Zona Santa Fe” (PPDU Santa Fe) que anunciaba la construcción de 5 mil viviendas en el predio conocido como “La Mexicana”, es decir, una población adicional de 25 mil habitantes en la ZEDEC. En el proyecto se consideró la ampliación de las avenidas Vasco de Quiroga y Tamaulipas para abastecer las demandas de la población asentada en la zona económica en los próximos años.<sup>96</sup>

La construcción del tercer tramo del proyecto TIMT y el viaducto elevado se desenvolvía en condiciones similares a los acontecimientos referidos, es decir, sin procesos de consulta e información; en un ambiente de opacidad por el manejo de la información y una actitud desinteresada por parte de las autoridades sobre el tema de las afectaciones a viviendas (una de las principales preocupaciones de los habitantes movilizados). Estos aspectos eran síntoma de que los gobiernos (federal y del Distrito Federal) se encontraban lejos de defender los derechos de los colectivos. Esta situación es señalada por Lorenzo Aguilar cuando describe el diálogo entre autoridades y vecinos (el primer guion es la respuesta de las autoridades públicas):

---

<sup>94</sup> Agustina Hernández Mendoza, entrevista citada.

<sup>95</sup> Los vecinos de Santa Fe argumentaban que la avenida fue recortada en 1981 por las autoridades del Departamento de Distrito Federal (DDF) como parte de los trabajos de construcción de la zona de corporativos en Santa Fe y, en donde ninguna de las familias afectadas fue indemnizada. En este contexto, los habitantes rechazaban una segunda ampliación de avenida Vasco de Quiroga para el proyecto.

<sup>96</sup> Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Santa Fe, 2012, en *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, 4 de mayo, 2012, [http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/transparencia/articulo15/fraccionxi/PPDU/PPDU\\_AO\\_CJ/AO\\_CJ\\_SantaFe.pdf](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/transparencia/articulo15/fraccionxi/PPDU/PPDU_AO_CJ/AO_CJ_SantaFe.pdf). [Consulta: 20 de agosto de 2018.]

–No se va afectar ninguna casa.

–Al último dije–: ¿Sabe qué, licenciado? discúlpeme, yo creo que le están mintiendo a usted sus asesores porque yo tengo los planos y sí hay afectaciones.

–Bueno, entonces si sabe que hay afectaciones ¿a qué viene?

–Es que venimos porque usted debe saberlo, nos debe de informar, nosotros lo sacamos por otros medios pero usted es la que tiene la obligación de decirnos si va haber afectaciones, o sea no yo a usted.<sup>97</sup>

Para Emir González Calderón, habitante del Pueblo de Santa Fe, las autoridades han incentivado el crecimiento y expansión del megaproyecto a expensas de los vecinos del pueblo de Santa Fe y las colonias circundantes:

Nos han dicho que el viaducto vehicular elevado no va, pero sabemos que lo quieren hacer, ¿cuándo? no sabemos; no sabemos si quieren repetir por esa misma vialidad, pero sabemos que el gobierno lo quiere hacer y, a pesar de eso no se sienta a dialogar con los vecinos y no se pone a analizar el problema de fondo, es decir, qué implica que el megaproyecto de Santa Fe siga creciendo y mientras esto siga creciendo van a necesitar más servicios, más productos, más vialidades de acceso, más gente, lo cual cada espacio poco o mucho espacio que gane el corporativo de Santa Fe, es espacio que pierde otra sección, otra colonia o delegación.<sup>98</sup>

Desde la perspectiva de Lorena Álvarez, entonces directora de Casa Meses de la Universidad Iberoamericana (UIA), las movilizaciones de los colectivos por el cambio de trazo estaban fuertemente ancladas al valor de la avenida como espacio social para sus habitantes. Para Álvarez, la lucha social inscribía la persistencia y el arraigo al territorio de una identidad local constantemente amenazada desde la construcción del proyecto de Santa Fe durante la década de los ochenta. Desde su perspectiva, la construcción del proyecto desataría una conflictividad social en la zona porque las autoridades habían omitido las demandas de los habitantes quienes, por otro lado, mantenían una postura firme respecto de las implicaciones que tendría el proyecto para la vida local, por lo que en ninguna circunstancia permitirían el ingreso de maquinarias a la zona. Sobre el valor de la avenida para

---

<sup>97</sup> Entrevista a Lorenzo Aguilar Hernández realizada por Jimena Chávez, Ciudad de México, 29 de mayo de 2018.

<sup>98</sup> Emir González Calderón, entrevista citada.

los habitantes como espacio social recupero el siguiente extracto:

El Día de los Muertos se cierra toda la avenida y la gente reclama una avenida que ha sido de ellos y ese día no pasa nadie, la avenida se hace. En Semana Santa todo el Viacrucis va por la avenida, en la Fiesta de la Inmaculada Concepción en agosto también, y toma la avenida. [...] la avenida es el lugar a donde la gente intercambia, se encuentra [...]. Las barrancas no fueron pensadas para tener espacios, entonces ante un río apestado que tienes abajo, contaminado a subir a la avenida que te acerca, que te une con la ciudad, con otros.<sup>99</sup>

Las acciones colectivas emprendidas por los habitantes locales en contra del trazo por Vasco de Quiroga dieron cuenta de la productividad política del conflicto en la medida que los colectivos lograron, por medio de la suma de contribuciones de diversos actores sociales posicionados en otras esferas públicas, la formación de una arena pública en torno al trazo del proyecto TIMT. La arena pública fue nutrida por una diversidad de valorizaciones sobre el territorio como espacio para la reproducción de la vida social.

En el caso de los colectivos movilizados por el proyecto ferroviario considero la oposición social emerge como una forma de poner fin al estado de incertidumbre de los habitantes y a las restricciones de acceso a la información sobre el proyecto. Si bien el acceso a la información no garantiza la participación de los afectados en el proceso de producción de GPU, la información en sí misma constituye el medio de defensa de los colectivos para llevar el conflicto a un nivel de juridificación. Este proceso implica la territorialización del espacio en disputa mediante la activación de diversas categorías jurídicas de calificación del espacio (Melé, 2014).

La calificación y revalorización de situaciones supone un proceso de construcción de un actor colectivo que debe producir la arena de discusión pública para hacer visibles sus demandas, lo que algunos autores (Merlinsky, 2015; Melé, 2014, 2016; Martínez, 2016; Sobreira y Portilla, 1995) definen como la “productividad del conflicto” en donde las colectividades colocan en debate categorías territoriales empleadas desde el campo del derecho para frenar o

---

<sup>99</sup> Entrevista a Lorena Álvarez realizada por Jimena Chávez, Ciudad de México, 7 de febrero de 2018.

promover la acción gubernamental en determinados espacios.

La insistencia de los colectivos por tener en sus manos la información del proyecto tuvo como objetivo ingresar un amparo para suspender la obra. En este sentido, la solicitud de los estudios técnicos y de factibilidad del proyecto serían útiles para identificar las debilidades que justificaban el trazo por avenida Vasco de Quiroga y, sería también la evidencia comprobable de los argumentos que sustentarían jurídicamente el amparo para suspender la obra. Sin embargo, las dificultades que los colectivos tuvieron para acceder a la información e incluso percatarse de su ausencia, implicó un proceso de producción de otro tipo de información. Es decir, los colectivos comenzaron una labor jurídica de identificación de irregularidades relacionadas con la participación pública, planificación urbana y ejecución de obras públicas y los procedimientos establecidos en diversos marcos normativos. Para ello, recurrieron a diversos instrumentos de planificación y normativos como el Programa Parcial de Desarrollo Urbano (PPDU) de Santa Fe y Álvaro Obregón, principios constitucionales (derecho a la consulta, información y certeza jurídica); leyes de participación ciudadana, movilidad, entre otros.

Los espacios en disputa pueden o no estar calificados por medio de instrumentos normativos que delimitan los usos y restricciones del espacio en cuestión. Cuando no lo están los espacios pueden ser resignificados por los colectivos y ser traducidos al lenguaje del derecho, y cuando lo están pueden volverse aspectos exigibles para la defensa del espacio. Durante el proceso de juridificación, los colectivos acudieron a diversas instancias de intermediación para emprender la “actualización local de reglas jurídicas” (Merlinsky, 2016, pág. 231). Este último entendido como “la voluntad de pedir que se actualice el derecho, que los derechos otorgados por los textos sean llevados a la realidad” (Melé, 2016, pág. 15).

En este apartado la calificación jurídica del conflicto será retomado a partir de los posicionamientos de los participantes durante los foros de discusión sobre el proyecto del TIMT y notas de prensa publicadas sobre el conflicto. Los habitantes del pueblo de Santa Fe exigieron a las autoridades el reconocimiento de Santa Fe pueblo originario, “zona patrimonial o zona histórica” y el respeto de su derecho a la

consulta. Ambos establecidos en el Programa Parcial de Desarrollo de la Delegación Álvaro Obregón y la Dirección General de Reordenación Urbana y Protección Ecológica de 1986 y en el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de Álvaro Obregón de 2011.

En este contexto los argumentos evocados por Lorena Álvarez, entonces directora de la Casa Meneses de la Universidad Iberoamericana, denotan la dimensión histórica como valores anclados al espacio local no considerados por las autoridades responsables del proyecto. Por ejemplo, como integrante de la plataforma histórica para Anel Esqueda era importante rescatar la historicidad del pueblo de Santa Fe: “tenemos vestigios y antecedentes resguardados por el INAH; ya tuvimos un recorte y no nos indemnizaron; nos están negando el derecho al sol; afectaciones a 50 colonias que solo tienen entrada y salida por Vasco de Quiroga; el libre tránsito se iba a ver deteriorado y daños al patrimonio porque iban a requerir 20 metros de derecho de vía”.

La productividad política inscribió un lenguaje de apropiación y exigencia de los derechos humanos. Cuatro meses después de la primera manifestación en contra del trazo del proyecto (julio de 2014), el acceso a la información fue posicionado por los habitantes en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF). En diciembre de 2014, Fernando Rodríguez Doval, entonces diputado, solicitó a la SCT y el gobierno del Distrito Federal atender: “las solicitudes de información formuladas por los habitantes de los pueblos y colonias afectados por la construcción del Tren Interurbano de Pasajeros México-Toluca, asimismo la suspensión de la ejecución de la obra y sean atendidas las recomendaciones de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal”.<sup>100</sup> Rodríguez Doval señaló la falta de transparencia del gobierno federal en cuanto a los detalles del trazo del proyecto y cuestionó la existencia de estudios de impacto social, urbano, de movilidad y social, anteriormente solicitados por los habitantes. Ambos aspectos iban en contra de lo establecido tanto en el artículo 24 de la ley federal de obras públicas y servicios relacionados, así como del artículo 6º constitucional en cuanto

---

<sup>100</sup> “Gaceta Parlamentaria, año XVIII, número 4181-III”, 22 de diciembre, 2014, <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/62/2014/dic/20141222-III.html#Proposicion29>. [Consulta: 11 de junio de 2018.]

al manejo de la información<sup>101</sup>, y concluyó:

Ante este clima de opacidad y cerrazón, surgen dudas con respecto a los criterios que las autoridades involucradas utilizaron para diseñar la ruta que ha de seguir el tren interurbano; emergen cuestionamiento sobre si lo que se privilegia es el interés público o si el trazo será caprichoso.<sup>102</sup>

Las acciones de Eduardo Santillán, entonces diputado, en apoyo a los colectivos por el cambio de trazo dan cuenta del proceso de juridificación del conflicto. Como se mencionó, uno de los primeros esfuerzos de los habitantes fue la búsqueda de espacios de participación de donde se desprendió la concertación de las primeras mesas dilatorias. Sin embargo, estos espacios de participación fueron limitados para los habitantes al no responder sus principales inquietudes (conocer los impactos) ni solicitudes (cambiar el trazo del tren). Las marchas de protesta, cierre de calles y dependencias fueron formas de visibilizar la inconformidad de los habitantes locales, de llamar la atención de las autoridades y medios de información, pero estos esfuerzos estaban lejos de cambiar el trazo. Contrariamente a lo esperado, los habitantes fueron replegados al menos en una ocasión por la fuerza pública:

Es más la verdad te voy a decir una cosas, las dos veces que cerramos la avenida ni una pinche autoridad vino a negociar con nosotros. Fue un fracaso haber cerrado la avenida, nosotros pensábamos que íbamos a lograr que viniera la gente a hablar, que la gente nos iba a apoyar más al vernos en esto. Ni la gente ni el gobierno vino a negociarnos, oigan ya párenle vamos a ver qué onda. Lo único con lo que los paramos [detuvimos] fue con el amparo y el amparo sin problemas ahí lo citan. Es más, ahí sí asistieron.<sup>103</sup>

Por otro lado, las solicitudes de información resultaron un mecanismo poco efectivo para los aspectos que preocupaban a los habitantes. La información solicitada fue reservada, negada y tergiversada por las autoridades. El clima de incertidumbre

---

<sup>101</sup> Establece que la información sólo podrá ser reservada temporalmente por razones de interés público y seguridad nacional. “Gaceta Parlamentaria, año XVIII, número 4181-III”, documento en línea ya citado.

<sup>102</sup> “Pide Ballesteros cambio de ruta en la México-Toluca”, en *aldf.gob.mx*, secc. Noticias, México, 18 de agosto, 2014, <http://www.aldf.gob.mx/comsoc-pide-ballesteros-cambio-ruta-mexico-toluca--18937.html>. [Consulta: 11 de junio de 2018.]

<sup>103</sup> Lorenzo Aguilar, entrevista citada.

crecía por las respuestas de las autoridades. El trabajo de los “expertos” en esta dirección es lo que puede hacer la diferencia. El apoyo de Eduardo Santillán a los colectivos, su experiencia como abogado y su cargo de diputado en la ALDF, dio a los colectivos una orientación distinta a sus demandas situándolos como sujetos de derecho. En este contexto se inscribió el pronunciamiento de Rodríguez Doval, también diputado de la ALDF, en donde exhortó a las autoridades atender las solicitudes de información de los habitantes en atención a sus derechos a la consulta y la información pública. Otra acción en apoyo a los colectivos por parte de Santillán y Jorge Zepeda (también diputado) fue asumirse como representantes de los habitantes organizados por el trazo del tren interurbano. Apoyado en su cargo como presidente de la mesa directiva de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Santillán y Zepeda ingresaron una queja ante la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal en noviembre de 2014. A esto se sumó el amparo a los 76 colonos de Santa Fe contra el proyecto del TIMT, señalando como responsables a diversas autoridades federales y locales por la violación de derechos constitucionales<sup>104</sup> y el ingreso ante el IFAI de la solicitud de información relacionada con el TIMT, “cuando se les entrega determinan que sí habrá afectaciones. Eduardo Santillán ingresa un amparo colectivo y sugiere el paso de la obra por avenida Reforma u Observatorio. Por otro lado, Leonel Luna, manipula la información a través de conferencias y comunicados que intentan apaciguar la situación”.<sup>105</sup>

Santillán, expresó su postura respecto de la forma en que se manejaba la oposición social al trazo del proyecto TIMT en su tercer tramo por avenida Vasco de Quiroga. En una nota de prensa publicada, Santillán criticó la forma en que la

---

<sup>104</sup> Eduardo Santillán responsabilizó a Enrique Peña Nieto, representante del ejecutivo federal; Miguel Ángel Mancera, entonces jefe de gobierno del Distrito Federal, Héctor Serrano, entonces secretario de gobierno y Leonel Luna, entonces jefe delegacional de Álvaro Obregón por “la violación a múltiples derechos constitucionales, porque atentan contra la seguridad jurídica de los habitantes y estas violaciones se traducirían en una imposible reparación del perjuicio que la obras les causaría”. Ramírez, B. “Logran amparo 76 opositores a tren interurbano en A. Obregón”, en *La Jornada*, México, 5 de mayo, 2015, <http://www.jornada.unam.mx/2015/05/05/capital/028n2cap>. [Consulta: 8 de junio de 2018.]; Villavicencio, D. “Piden retomar diálogo por trazo de tren México-Toluca”, en *El Universal*, México, 4 de septiembre, 2015, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/09/4/piden-retomar-dialogo-por-trazo-de-tren-mexico-toluca> [Consulta: 8 de junio de 2018.]

<sup>105</sup> Entrevista a Anel Esqueda realizada por Jimena Chávez, Ciudad de México, 28 de mayo de 2018.



Secretaría de Comunicaciones y Transportes manejó la información (reservándola durante 10 años) y el proceso de selección del mejor trazo del proyecto el cual evidenció que la dependencia se inclinó por el proyecto de menor costo, pero sin contar con los estudios de impacto ambiental, económico y social de la obra. Este aspecto refería la inviabilidad de llevar el proyecto por la avenida Vasco de Quiroga por sus características técnicas. En este sentido, la ausencia de un proyecto ejecutivo para la construcción del tren interurbano (en su tercer tramo Santa Fe-Observatorio) abría la posibilidad de evaluar otras alternativas para el trazo del tren. Este proceso debía en su caso contar con el consenso de la Asamblea Legislativa para realizar los cambios en el uso de suelo y las modificaciones a los programas parciales de desarrollo urbano.<sup>106</sup> Santillán fungió también como organizador del foro, “Proyecto del Tren México-Toluca” (diciembre, 2014).

### 3.3.1. Controversias socio técnicas<sup>107</sup>

En el documento “Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2015”, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) señaló deficiencias en las etapas de evaluación de las empresas participantes en el proceso de licitación y contratación. Así como en la autorización de pagos a las empresas constructoras por la construcción de obras que difieren del reporte técnico con lo observado en campo en relación con el proyecto Tren Interurbano México-Toluca.<sup>108</sup> La misma dependencia señaló en un estudio publicado de una muestra conformada por 80

---

<sup>106</sup> Cruz, S. “A tiempo para cambiar el trazo de la última etapa de tren interurbano México-Toluca”, en *MVS Noticias*, México, 22 de octubre, 2014, <http://www.mvsnoticias.com/#!/noticias/a-tiempo-para-cambiar-el-trazo-de-la-ultima-etapa-de-tren-interurbano-mexico-toluca-548>. [Consulta: 11 de junio de 2018.]

<sup>107</sup> Gabriela Merlinsky (2017) define las controversias como: “situaciones en las que aparece algún motivo de discordia o disenso entre actores ligados a la tecnociencia y actores sociales, o bien entre los distintos actores promotores de un cambio técnico es decir, discrepancias entre expertos. El concepto es muy importante para entender aquellos procesos sociales en que actores no expertos cuestionan y en algunos casos se movilizan en contra de la decisión de actores expertos que promueven nuevas instalaciones o su reacondicionamiento, la aplicación de normativas y/o la incorporación de tecnologías que implican riesgos de salud o ambientales” (pp. 228-229).

<sup>108</sup> Dichas irregularidades involucran a las empresas de La Peninsular Compañía Constructora y Constructora de Proyectos Viales de México y Intermex Comercializadora Internacional, Global Intermex, Ovaide, Impulsora Quebec, Consorcio Empresarial ADPER e Integradora La Aurora.

proyectos de infraestructura construidos entre 1999 y 2010 que, el 73.8 por ciento de los proyectos:<sup>109</sup> “correspondió a estudios previos que no contemplaron las condiciones reales del proyecto”; presentaban “insuficiencia de desarrollo de los proyectos ejecutivos”; “ausencia de estudios técnicos; indefiniciones en normas técnicas y de calidad; bases de licitación inadecuadas o incompletas; licitaciones mal evaluadas, e insuficiencia de personal técnico para evaluar proyectos” (ASF, 2012). Estos aspectos señalados en los informes elaborados por la ASF son resultado de evaluaciones posteriores al inicio de los proyectos de infraestructura que tienen como sustento la normatividad que, en cuestión, debería regular el proceso de obras públicas.

A lo largo del desarrollo del conflicto, los estudios de factibilidad fueron una de las principales demandas de los habitantes locales para ingresar un amparo ante las autoridades en contra del proyecto. Después de que autoridades locales solicitaron la información y determinaran la ausencia de los mismos, la discusión sobre el trazo de la obra por avenida Vasco de Quiroga se basó en la confrontación de aspectos técnicos de la vialidad y del proyecto y, en la exigencia por parte de los habitantes locales a las autoridades públicas de la intervención de expertos en el proceso de evaluación. Por ejemplo, para Marco Polo Vázquez, integrante del colectivo Vecinos Unidos Santa Fe, el proyecto representaba un peligro para los habitantes por las condiciones del suelo de la avenida:

Es una zona minada y de alto riesgo, otra, que fuera viable, que no hubiera problemas en el sentido social porque prácticamente, bueno, quisiera remontarme un poquito, lo que es todo el corredor, prácticamente la economía de la zona se concentra en la avenida, son tiendas, un sinfín de comercios. Son 33 colonias aproximadamente en todo el corredor y 17 de ellas solamente tienen entrada y salida por Vasco de Quiroga.<sup>110</sup>

La respuesta de las autoridades a los habitantes locales sobre las condiciones del suelo de la avenida fue recuperada por Lorenzo Aguilar quien consideró que el suelo

---

<sup>109</sup> Auditoría Superior de la Federación (2012). “Problemática General en Materia de Obra Pública”. Recuperado de [https://www.asf.gob.mx/uploads/61\\_Publicaciones\\_tecnicas/Separata\\_ObraPublica.pdf](https://www.asf.gob.mx/uploads/61_Publicaciones_tecnicas/Separata_ObraPublica.pdf). [Consulta: 21 de agosto de 2018.]

<sup>110</sup> Marco Polo Vázquez, entrevista citada.

minado no representaba una razón de peso para que las autoridades descartaran el trazo sobre Vasco de Quiroga. Al respecto señaló que una de las primeras evidencias presentadas por la Asociación de Colonos fue un estudio de mecánica de subsuelos de la zona elaborado en 1996 el cual señalaba la existencia de minas a lo largo de la vialidad. La respuesta de las autoridades fue:

Aquí dice mira: [lee el documento] "Me permito enviarle copia de los estudios del subsuelo". Es que no hallábamos por dónde defendernos, tienes que buscar y cuando dice está minada dice que no importa. Dicen esos güeyes: "no importa tenemos el dinero y la tecnología para poner aquí y allá los soportes del tren". ¿Cómo te sentirías? por donde quiera que le íbamos nos daban en la madre.<sup>111</sup>

Para los habitantes, las dimensiones y el peso de la obra eran un riesgo para la estabilidad del suelo, las viviendas de la zona. Mientras para las autoridades este podía ser librado a través del uso de la tecnología. El riesgo no solamente inscribe las dimensiones técnicas de una obra, si no que permea otros aspectos relacionados con la vida social de las personas afectadas. Por ejemplo, el riesgo genera incertidumbre, malestar y desconfianza. Para Alex Latta (2011) los impactos psicosociales provocados por grandes proyectos deben considerarse por "la forma en que la gente reacciona" y no por lo que son (pág. 116). En este contexto, las controversias socio técnicas en torno a una definición inscriben valorizaciones locales ancladas al lugar y la experiencia histórica.

La discusión es torno a la movilidad entre habitantes locales y autoridades públicas a lo largo del conflicto constituyó una forma de controversia socio técnica. Para las autoridades, la visión en torno a la movilidad se sustentaba en los beneficios considerados inherentes al proyecto ferroviario y el viaducto elevado (menor tiempo de traslado, mayor velocidad y costo accesible). Desde la perspectiva de los habitantes, los beneficios del proyecto estaban territorialmente delimitados, es decir, se limitaban a los usuarios de la zona económica de Santa Fe. Mientras que los habitantes locales veían en el proyecto restricciones a su movilidad social, económica, vial y peatonal.

---

<sup>111</sup> Lorenzo Aguilar, entrevista citada.

La movilidad fue uno de los principales aspectos colocados en el debate público por los colectivos quienes argumentaron que la construcción del proyecto sobre avenida Vasco de Quiroga reduciría de forma considerable no solo el tránsito vehicular sobre la avenida si no el paso de los habitantes locales, fuentes de trabajo y servicios urbanos. Bajo una definición más amplia, la movilidad estaba anclada a la significación de la avenida como espacio social, económico y simbólico. Como se mencionó, la avenida Vasco de Quiroga es la única vía de entrada y salida para los habitantes de las 33 colonias ubicadas a lo largo de la vialidad y que en su lado opuesto limitan con la barranca Río Tacubaya. La importancia de la avenida para sus habitantes locales reside en que concentra el comercio local (el cual es fuente de subsistencia económica), servicios urbanos y es la única vía de comunicación para transeúntes y automovilistas. Como señaló Lorena Álvarez, entonces directora de Casa Meneses: “Es el lugar donde convergen los habitantes de la zona, y es al mismo tiempo, la única salida y entrada de 33 colonias, donde además no existen zonas culturales ni deportivas y de realizar la obra del tren, 14 de esas colonias quedarían totalmente incomunicadas”.<sup>112</sup> Las afectaciones a infraestructura y servicios locales fueron incluso cuantificadas por Gerardo Ocampo, representante de la organización “Súmate por el Valle de México A.C.” quien consideró que de llevarse a cabo el proyecto cerca de:

62 000 personas, 27 escuelas, 2 bibliotecas, 2 mercados públicos y 17 instalaciones que brindan servicios sociales, así como 8 módulos de salud y cerca de 2 000 negocios pequeños, medianos y grandes que quebrarían durante los 18 meses de la obra debido a que no podrían realizar sus actividades.<sup>113</sup>

Recordó que los habitantes de la avenida Vasco de Quiroga a Camino Real a Toluca fueron afectados en 1981 por obras de ampliación y, que al igual que otros proyectos como el Segundo Piso del Periférico (2002) y la Línea 12 del metro (2007), la

---

<sup>112</sup> “Inviabile el trazo del tren México-Toluca por Vasco de Quiroga: urbanistas, historiadora, legisladores y líderes vecinales”, en *aldf.gb.mx*, secc. Noticias, México, 10 de diciembre, 2014, <http://www.aldf.gob.mx/comsoc-inviabile-trazo-tren-mexico-toluca-por-vasco-qui-roga-urbanistas-historiadora-legisladores-y-lideres-vecinales--20284.html> [Consulta: 11 de junio de 2018.]

<sup>113</sup> Ocampo, G. (2014). Ponencia presentada en el foro realizado en la Universidad Iberoamericana.

construcción del Tren Interurbano México-Toluca y del viaducto elevado sobre la avenida Vasco de Quiroga implicaría afectaciones a sus viviendas; disminución de la movilidad de habitantes y vehículos, así como la reducción considerable del paso de la luz natural que provocaría el deterioro del paisaje urbano. Estos argumentos se desprendían del contraste entre las dimensiones proyectadas para la construcción del viaducto y las medidas actuales de la avenida Vasco de Quiroga y Camino Real a Santa Fe en diferentes tramos:

La avenida actualmente cuenta con 18 metros en promedio, tiene anchos variables a lo largo de ella, el tren elevado tiene una altura promedio de 10 metros del nivel de la calle a la altura de las vías y 7 metros más para el viaducto elevado con un ancho de 15 metros, quedan 1.50 metros despejados de las fachadas. En el caso del viaducto elevado este viene a 17 metros de altura y un ancho de 16.5 metros este pasará por encima de nuestras casas y a escasos 70 centímetros de las fachadas.

La controversia en torno al significado de la movilidad reveló diferencias entre dos formas distintas de valorización. Por un lado, las autoridades públicas privilegiaron una definición de la movilidad basada en criterios costo-beneficio mientras para los habitantes locales la movilidad estaba relacionada con diversos aspectos de la vida local y cotidiana.

### **3.3.2. Acciones de legitimidad**

La organización de foros y conferencias relacionados con los impactos fueron acciones colectivas para publicitar las afectaciones por el trazo sobre avenida Vasco de Quiroga del tercer tramo del proyecto. Al mismo tiempo, la lucha política de los habitantes movilizados adquiría legitimidad. Entre noviembre y diciembre de 2014 fueron organizados dos foros, uno por Eduardo Santillán, integrante de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) y el segundo, por Lorena Álvarez, entonces directora de la Casa Meneses. ¿Qué produjeron los foros?<sup>115</sup> Información que diera

---

<sup>115</sup> Durante el foro los participantes señalaron diversas irregularidades y contradicciones asociadas al proyecto. Entre los participantes de ambos eventos estuvieron: Eduardo Santillán, Jorge Zepeda, y Laura Ballesteros, diputados de la ALDF, Elías Cattán Cherem, urbanista e investigador de la UIA, Gerardo Díaz Ocampo, presidente de “Súmate por el Valle de México A.C.” y representante de “Unión de Colonos Camino Real A.C.”, y Lorena Álvarez Moreno, entonces directora de “Casas

sustento a las acciones jurídicas para evitar el trazo de la obra por medio.

Los foros como acciones de publicitación del conflicto llevaron la discusión sobre el “bien público” más allá de los valores de política pública<sup>116</sup> promovida por la narrativa desarrollista en los discursos de legitimación de grandes proyectos de infraestructura. Buena parte de las participaciones señalaban la distancia entre prácticas y criterios ambientales y sociales, que deben ser considerados en la producción de obras públicas.<sup>117</sup> Es decir, a un nivel de mayor generalidad, el conflicto entre autoridades y habitantes por el tercer tramo por el proyecto se relacionaba no solo con la violación del derecho a la consulta de los grupos afectados sino que este principio se extendía a todos los habitantes de la ciudad: ¿por qué necesitamos un tren de México a Toluca que a lo largo de su construcción ha costado más del doble de los recursos inicialmente asignados?; ¿quién determina que la inversión en infraestructura debe ser prioridad para el conjunto de la población de la Ciudad de México?; ¿a quién benefician los criterios de evaluación de proyectos?; ¿quién y cómo se seleccionan y jerarquizan dichos criterios?

Los colectivos recurrieron también a organizaciones civiles para expresar las violaciones a sus derechos humanos, por ejemplo, el 18 de julio de 2015, los habitantes de Santa Fe emitieron un comunicado a través de la Asamblea Nacional de Afectados Ambientales (ANAA) en donde denunciaron que la forma impositiva en que se llevaba a cabo el proyecto justificaba su oposición -“no es una decisión arbitraria”- señalaron en respuesta a la omisión de sus demandas por parte de las dependencias de gobierno local y federal. Para los habitantes el nombre de Pueblo Santa Fe era despojado por el Santa Fe de los corporativos:

Nuestra lucha es por reivindicar nuestra identidad, la cual quieren desaparecer en nombre del progreso y el dinero [...] es por defender nuestro patrimonio, nuestros trabajos [...] es por defender nuestra vida, la cual nos quieren quitar por medio de afectaciones, desplazamientos, omisiones y expropiaciones. Y eso no lo vamos a

---

Meneses” de la Universidad Iberoamericana campus Santa Fe.

<sup>116</sup> En la producción de obras públicas se ponderan criterios de factibilidad técnica y financiera dejando de lado aquellos criterios relacionados con aspectos sociales y ambientales (Domínguez, 2001).

<sup>117</sup> Ejemplo de ello son los instrumentos de Evaluación de Impacto Social (EVIS) y la Manifestación de Impacto Ambiental (MIA).

permitir.<sup>118</sup>

Los habitantes movilizados bajo el nombre de Vecinos Unidos Santa Fe solicitaron el respeto de las garantías constitucionales y derechos humanos; el consenso de los grupos de personas que podían resultar afectados por la construcción de proyectos; la exposición pública de los motivos, intereses e impactos de diversa índole de los proyectos a realizar en la cuenca del Valle de México y la cancelación o cambio de trazo del tercer tramo del tren interurbano en Sierra de las Cruces y Santa Fe.<sup>119</sup> Un mes después (septiembre de 2015), los integrantes del grupo Vecinos Unidos Santa Fe, en conferencia de prensa en el Centro de Comunicación Social (CENCOS), denunciaron trabajos de exploración en distintos puntos de la avenida Vasco de Quiroga, situación que generó incertidumbre ante la falta de información y posibles afectaciones a sus casas y negocios, por lo que solicitaron a las autoridades locales y federal la suspensión de las obras.<sup>120</sup>

### **3.4. Anuncio del cambio de trazo del Tercer Tramo del tren Interurbano**

El 14 de septiembre del 2015, Miguel Ángel Mancera, entonces jefe de gobierno del Distrito Federal, anunció el cambio de trazo del tren interurbano por terrenos federales que evitarían afectaciones y expropiaciones a los habitantes del corredor Vasco de Quiroga. El anuncio lo realizó tres días antes de la presentación de su informe de gobierno:

El tren suburbano no pasará por el pueblo de Santa Fe, la ruta que va a tener el tren suburbano va a ir hacia terrenos federales, 70 por ciento de los predios en donde va transitar este tren suburbano, me refiero a predios de la Ciudad de México, serán

---

<sup>118</sup> Vecinos Unidos Santa Fe, “Comunicado Vecinos Unidos Santa Fe”, en *Asamblea Nacional de Afectados Ambientales*, México, 18 de julio, 2015, <http://www.afectadosambientales.org/comunicado-vecinos-unidos-santa-fe-18-de-julio-2015/> [Consulta: 8 de junio de 2018.]

<sup>119</sup> Vecinos Unidos Santa Fe. Documento en línea ya citado.

<sup>120</sup> Delgado, D. “Vecinos temen albaño por tren México-Toluca”, en *El Universal*, México, 11 de septiembre, 2015, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/09/11/vecinos-temen-albazo-por-tren-mexico-toluca> [Consulta: 8 de junio de 2018.]

del gobierno federal prácticamente todos los terrenos que tiene la Defensa nacional por donde va a pasar el tren suburbano, el otro porcentaje corresponde a derecho de vía y la afectación será mínima.<sup>121</sup>

El 23 de septiembre de 2015, Edgar Tungüí, titular de la SOBSE, Leonel Luna, entonces delegado de AO y Raúl Flores de la ALDF, se reunieron con los representantes de comités ciudadanos de la zona para anunciar el cambio de trazo del tercer tramo por la barranca de Tacubaya para llegar a la terminal en Observatorio<sup>122</sup>. Mientras que el 5 de octubre de 2015, Gerardo Ruíz Esparza, titular de la SCT, anunció el cambio de trazo del tercer tramo por la barranca de Tacubaya<sup>123</sup>. El mismo día los habitantes de Santa Fe cerraron la avenida Constituyentes exigiendo el cambio de trazo por escrito y firmado por los titulares de las dependencias federales y locales.

# Instituto Mora

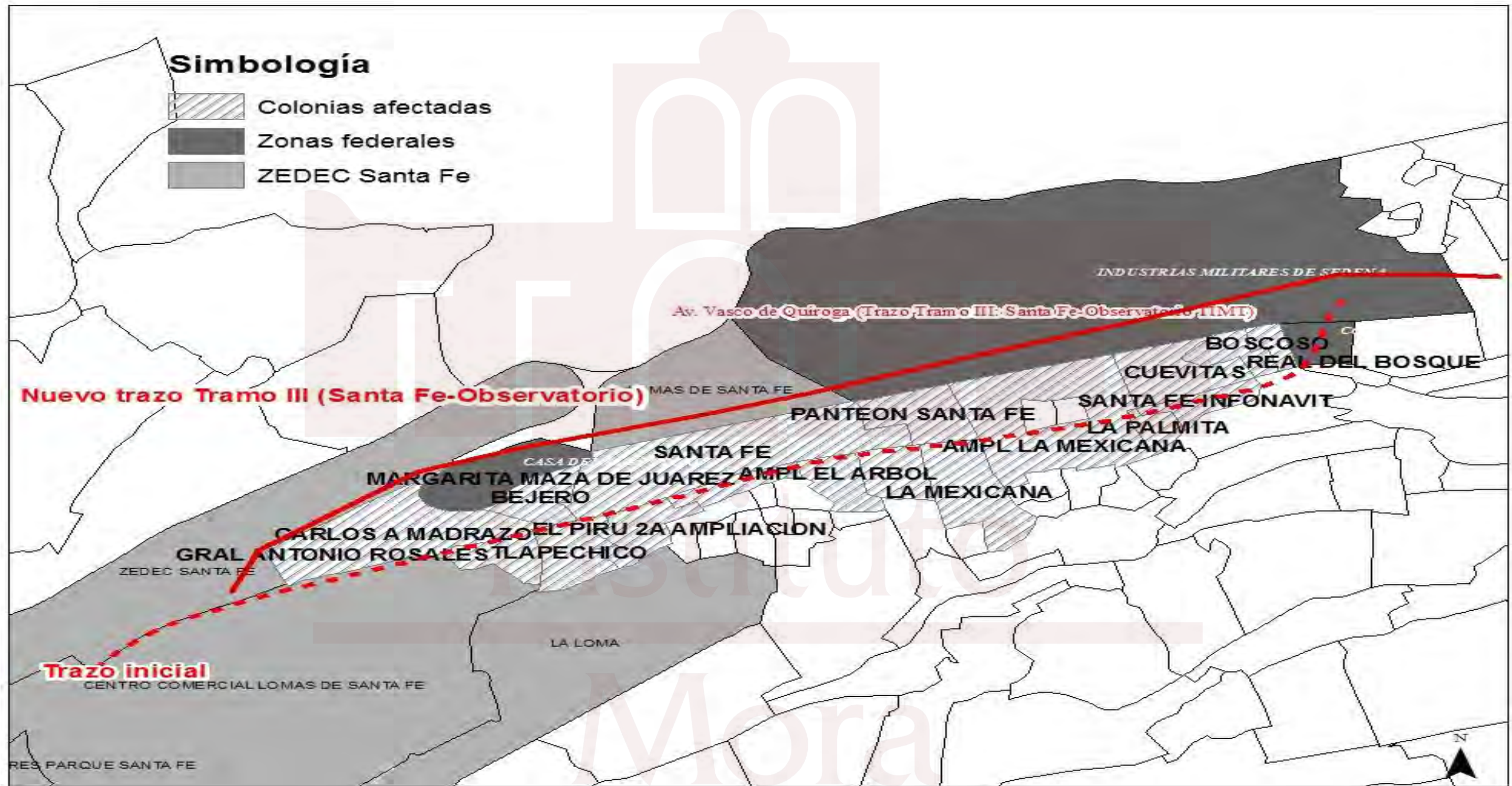
<sup>121</sup> Pantoja, S. “Mancera cancela paso del Tren Interurbano por el pueblo de Santa Fe”, en *Proceso*, México, 14 de septiembre, 2015, <https://www.proceso.com.mx/415377/mancera-cancela-paso-del-tren-interurbano-por-el-pueblo-de-santa-fe> y Aldaz, Phenélope. “Tren Interurbano no pasará por Santa Fe, afirma Mancera”, en *El Universal*, México, 14 de septiembre, 2015, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/09/14/tren-interurbano-no-pasara-por-santa-fe-afirma-mancera> [Consulta: 8 de junio de 2018.]

<sup>122</sup> “Transparentan nueva ruta del Tren Interurbano”, en *Capital-CDMX*, México, 23 de septiembre, 2015, <https://capital-cdmx.org/nota-Transparentan-nueva-ruta-del-Tren-Interurbano-2015-09-23> [Consulta: 8 de junio de 2018.]

<sup>123</sup> “SCT confirma cambio de trazo del tren México-Toluca”, en *El Universal*, México, 5 de Octubre, 2015, <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/cartera/economia/2015/10/5/sct-confirma-cambio-de-trazo-del-tren-mexico-toluca> [Consulta: 8 de junio de 2018.]



Mapa 3. Cambio de trazo del Tramo III (Santa Fe-Observatorio) del proyecto TIMT en Ciudad de México



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, Marco Geoestadístico Nacional, 2013.

Días después, el 14 de octubre de 2015, se anunció en el sitio electrónico de la SOBSE el cambio de 4.3 kilómetros del trazo del tercer tramo (la longitud que comprendía el trazo sobre avenida Vasco de Quiroga) por terrenos de la Sedena y Conagua. En la descripción del proyecto se integró “la construcción de un viaducto elevado que dará soporte al tren, la estación de pasajeros de Santa Fe y la terminal Observatorio<sup>126</sup>”:

Luego de llevar a cabo decenas de reuniones con más de 35 comités vecinales de diversas colonias del Pueblo de Santa Fe, donde fueron escuchadas todas las voces interesadas en conocer el proyecto de sistema de transporte masivo, se tomó la determinación de trazar una nueva ruta que utilice terrenos federales para su construcción. Esta modificación forma parte de un consenso que beneficiará a los habitantes de la zona alta de la Ciudad de México. [...] la obra será menos invasiva debido a que no se intervendrá la vialidad Vasco de Quiroga, y no se causarán afectaciones al flujo vehicular de la zona.<sup>127</sup>

### **3.5. Cambio de trazo y las elecciones distritales del 2015**

De acuerdo con los testimonios brindados por integrantes de diversos frentes organizados existen al menos dos posturas en torno a la adscripción del cambio de trazo al PRD, sobre todo por la intervención de Eduardo Santillán, entonces diputado local, como promovente del amparo colectivo, la queja ante la CDHDF y la respuesta favorable del IFAI para proporcionar la información del proyecto. Por una parte, Vecinos Unidos Santa Fe defendió la labor social de los vecinos, “trabajar de y para la comunidad”, independiente de la participación de cualquier partido político en el cambio de trazo, la cual podía ser aceptada bajo la condición de adecuarse a las condiciones de los vecinos:

A partir de lo que es el 10 de septiembre de 2014 que formamos Vecinos Unidos

---

<sup>126</sup> “Modifican Federación y Gobierno de CDMX trazo del Tren Interurbano Toluca-Valle de México”, en *Comunicación Social CDMX*, México, 14 de octubre, 2015, <http://www.comunicacion.cdmx.gob.mx/noticias/nota/modifican-federacion-y-gobierno-de-cdmx-trazo-del-tren-interurbano-toluca-valle-de-mexico-boletin> [Consulta: 8 de junio de 2018.]

<sup>127</sup> “Modifican Federación y Gobierno de CDMX trazo del Tren Interurbano Toluca-Valle de México”. Documento en línea ya citado.

Santa Fe es donde ya empezamos a trabajar de y para la comunidad. Esa era la idea, que el movimiento social lo lleváramos los vecinos, no lo llevara ninguna diputada, que nosotros dijéramos qué se iba a hacer, que si ella se quería sumar pues adelante, o sea, esa fue la postura, si la diputada se quiere sumar, si el diputado, si el senador, si tal cual, si el mismo delegado se quiere sumar, adelante. Nada más que aquí las condiciones y las cosas se van a hacer a como lo decidamos los vecinos. Entonces de ahí se parte esta onda, la Unión de Colonos decide ir por su lado y Vecinos Unidos Santa Fe decidimos ir por el nuestro.<sup>128</sup>

La ruptura que señala Marco Polo entre Vecinos Unidos Santa Fe y la Unión de Colonos de Camino Real A.C., encabezada por Lorenzo Aguilar, hace referencia a un desacuerdo compartido con la Plataforma de Vecinos del Pueblo de Santa Fe y Casa Meneses, sobre recurrir a diputados del PAN para apoyar el cambio de trazo a través de la firma de documentos, reuniones y participación en foros académicos. Específicamente de Laura Ballesteros y Fernando Rodríguez Doval, ambos integrantes de la ALDF. No obstante, la recurrencia por parte de Lorenzo Aguilar a figuras políticas del PAN podría estar relacionado con sus preferencias partidistas y contactos establecidos como presidente de la Unión de Colonos A.C., que desde su perspectiva representaban una fuerza (sino eficaz) al menos potencial para conseguir el cambio de trazo, y no su adjudicación al PAN, como señaló Marco Polo Vázquez.

Por otro lado, hay un reconocimiento por parte de Lorenzo Aguilar del esfuerzo y trabajo invertido por los habitantes de Santa Fe para el cambio de trazo y cuando alude a los diputados que firmaron la carta dirigida al presidente Enrique Peña Nieto menciona: “tres diputados firmándolo, PRD y PAN, aquí ya no es de partidos, aquí ya era la comunidad entera”<sup>129</sup>, lo que podría interpretarse como la intervención de distintos actores sociales y políticos orientados por una causa común pese a las preferencias políticas de los integrantes.

Otro aspecto que considerar es la valorización positiva por parte de Lorena Álvarez, Anel Esqueda y Lorenzo Aguilar, respecto de las acciones de Eduardo Santillán a favor del cambio de trazo, por ejemplo, la queja interpuesta ante la CDHDF significó para Lorenzo Aguilar:

---

<sup>128</sup> Marco Polo Vázquez, entrevista citada.

<sup>129</sup> Lorenzo Aguilar, entrevista citada.

Por esta [queja] se nos abrieron todas las puertas, Derechos Humanos nos dio la razón pero como dependía del gobierno del Distrito Federal dobló las manos y ésta [queja] la metieron dos diputados, Jorge Zepeda y Eduardo Santillán [...] ese fue el primer golpe que les pegamos [...] se la están enviando a este cuate Ricardo Ríos Garza [...] nosotros [la Unión de Colonos, A.C.] también la metimos pero ellos como eran diputados y como eran del PRD del gobierno del Distrito Federal pues les hicieron más caso y hasta le pusieron urgente.<sup>130</sup>

Para Anel Esqueda: “La intención de Santillán sobre promover un amparo [en contra de la obra] fue respaldada por los vecinos, ya que alrededor de setenta vecinos presentaron las escrituras originales de su casa”<sup>131</sup>. En este sentido, aunque Santillán fue inicialmente percibido como “una figura de cuidado, poco transparente y confiable”, esta imagen cambió a partir de sus acciones políticas pese al conocimiento de los habitantes de Santa Fe que estas tenían como intención conseguir el voto a favor en las elecciones distritales del 2015 para ocupar el cargo de diputado local por el PRD.

Una segunda postura es la de Emir González, integrante del colectivo Vecinos Unidos Santa Fe, para quien las acciones emprendidas por Santillán formaron parte de un ambiente de oportunismo político, rasgo característico de la “vieja política”:

Aunque las elecciones se desarrollaron en junio de 2015, todo el proceso electoral viene desde octubre del 2014 cuando es la selección de todos los precandidatos que aspiran para otro cargo, entonces ahí los actores más visibles eran los diputados locales de la demarcación y el delegado que quería brincar a otro puesto; fueron los mismos grupos de un mismo partido [PRD] los que influyeron en la toma de decisiones. Ellos, bajo una premisa de querer apoyar a la gente, actuaban con otros fines para obtener capital político, se notó en la estrategia que ellos manejaban porque era distinta a lo que los vecinos que sí aspiraban por otro cambio era distinta.<sup>132</sup>

Las declaraciones públicas emitidas por Leonel Luna sobre el proyecto y sus afectaciones, y la opacidad en el manejo de la información terminaron por minar su credibilidad entre los habitantes de Santa Fe. En este sentido, la pérdida de credibilidad política en Leonel Luna fue para Eduardo Santillán una oportunidad para

---

<sup>130</sup> Lorenzo Aguilar, entrevista citada.

<sup>131</sup> Anel Esqueda, entrevista citada.

<sup>132</sup> Emir González Calderón, entrevista citada.

ganar capital político y apuntalar en los resultados de las elecciones locales. Las tensiones entre Santillán y Luna no tardaron en hacerse públicas, sobre todo por las acusaciones en contra de Santillán realizadas por Luna como responsable de desinformar a los habitantes del Santa Fe sobre supuestas afectaciones a sus viviendas por la construcción del Tren Interurbano. Esta versión fue respaldada por Miguel Ángel Mancera, entonces jefe de gobierno de la Ciudad de México<sup>133</sup>.

Como señaló Emir González, el apoyo a la lucha social de los habitantes por parte de Santillán para el cambio de trazo está relacionado con las elecciones locales de 2015. Este aspecto está relacionado, por un lado, con los mecanismos de participación ciudadana para la democratización del proceso de producción de obras públicas por las dificultades que los grupos afectados enfrentaron para colocar sus demandas en la agenda pública. Los habitantes movilizados lograron ser escuchados a través de autoridades públicas quienes fungieron como mediadores en el conflicto. Es decir, los vecinos apelaron al derecho a través de Eduardo Santillán, Laura Ballesteros y Fernando Rodríguez Doval, integrantes de la ALDF. Lo que de alguna forma expresa que estas figuras de representación local jugaron un papel clave durante el proceso de juridificación del conflicto al traducir las demandas, temores e incertidumbre de los habitantes en términos normativos.

No obstante, las contribuciones de autoridades locales al debate respondieron también a sus propios intereses, por ejemplo, algunos habitantes entrevistados señalaron que el apoyo de Ballesteros a los habitantes tuvo como objetivo la aprobación de la ley de movilidad. En este contexto, el conflicto por el trazo del TIMT reveló también los beneficios que las limitaciones de los mecanismos de participación ciudadana en la producción de obras públicas producen para la política local, ya que la gestión de los problemas y necesidades de los habitantes locales son intersticios que favorecen la imagen de los políticos locales quienes se asumen como representantes de las luchas urbanas.

El segundo aspecto por considerar es la ausencia de respuestas por parte de las autoridades ante las demandas de información de los colectivos. Buena parte

---

<sup>133</sup> Unión de Colonos Camino Real y Súmate por el Valle de México (2014). "Proyecto de Tren Interurbano México-Toluca y Viaducto Santa Fe-Observatorio". Ponencia incluida en el foro "Tren Interurbano México-Toluca", Universidad Iberomericana, Ciudad de México.

de las solicitudes ingresadas por los habitantes estuvieron dirigidas a las autoridades de dependencias federales. El tipo de respuesta emitido a las solicitudes consistió en una cadena de deslinde y atribución de responsabilidades de la que nadie sabía nada ni quería tomar parte. Por otro lado, no respondían las preocupaciones de los habitantes. Cuando los habitantes solicitaron planos del trazo para conocer las afectaciones, la información fue clasificada de reservada. Otro ejemplo, es la resolución de la controversia socio técnica en donde los habitantes señalaron la inviabilidad del proyecto por Vasco de Quiroga debido a irregularidades en el suelo, mientras las autoridades señalaron que eso no representaba un problema mayor. Estos ejemplos y los abordados a lo largo del capítulo reveló una falta de compromiso con las preocupaciones de los afectados por parte de las autoridades federales.

Durante las elecciones distritales del 2015, Eduardo Santillán contendió como representante del PRD por el cargo de diputado local del distrito 23, uno de los tres distritos locales que conformaban la delegación Álvaro Obregón<sup>134</sup> antes de la reforma política del Distrito Federal anunciada en 2017.<sup>135</sup> Las trayectorias políticas de Eduardo Santillán y Leonel Luna en la delegación Álvaro Obregón, además de vincularse como miembros del mismo partido político (PRD), se relacionan por la cesión de cargos como diputados locales y jefes delegacionales. Al menos durante el periodo entre 2009-2015, Leonel Luna ocupó dos veces el cargo de jefe delegacional en Álvaro Obregón de 2006 a 2009 y de 2012 a 2015. Durante el periodo de 2009 a 2012, cedió el cargo de delegado a Eduardo Santillán quien de 2012 a 2015 ocupó el cargo de diputado local en la ALDF y en 2016 anunció su renuncia del PRD para incorporarse a Morena.

Un signo de las tensiones surgidas entre ambas autoridades locales se remite a las declaraciones de Santillán sobre el enfrentamiento entre habitantes y

---

<sup>134</sup> Subdirección de Sistemas e Información Geoestadística. “Condensado de la Ciudad de México Distritos Electorales uninominales MGE 2014-2015”. [Documento en línea] México, junio, 2016, [http://portal.iedf.org.mx/geo2014/documents/CONDENSADO\\_MGE\\_2014\\_2015.pdf](http://portal.iedf.org.mx/geo2014/documents/CONDENSADO_MGE_2014_2015.pdf) [Consulta: 11 de junio de 2018.]

<sup>135</sup> Gutiérrez, H. y López, M. “Aprueba INE distritación de CDMX”, en *Reforma*, 20 de julio, 2017, México, <https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=1166939&md5=0b3e742c5dbf28b7cdc6e816403ddda0&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe> [Consulta: 11 de junio de 2018.]

granaderos por el desvío de agua de uno de los pozos en el pueblo de San Bartolo Ameyalco en Cuajimalpa para abastecer la zona de corporativos en Santa Fe en donde solicitó la intervención de la CDHDF ante un gobierno delegacional que calificó de “rebasado”.<sup>136</sup> El gobierno de Leonel Luna se ha caracterizado por otorgar licencias de construcción de manera discrecional y violaciones al uso de suelo en la demarcación territorial de Álvaro Obregón<sup>137</sup> y, en febrero de 2015, anunció su desincorporación de una de las facciones del PRD<sup>138</sup> para continuar con su trabajo de manera independiente, pero sin renunciar al partido.

Por lo que durante las elecciones locales del 2015 la imagen política de Leonel Luna se vio perjudicada en contraste con la aceptabilidad de Eduardo Santillán quien resultó electo por mayoría de votos como diputado local del distrito 23 por el PRD. No obstante, la derrota del PRD a la que alude Lorenzo Aguilar tiene que ver con la colocación de Morena sobre el PRD en los resultados de las elecciones por ocupar las diputaciones.<sup>139</sup>

## Conclusiones

El conflicto entre habitantes y autoridades por el tercer tramo manifestó lo que es y no es negociable de los proyectos de transformación urbana por medio de prácticas territoriales ancladas a la apropiación y significación social del espacio en disputa. En este sentido, la juridificación del conflicto mostró no solo una sino diversas modalidades de calificación del espacio resaltando su valor social e

---

<sup>136</sup> Robles, J. “Diputado perredista pide que CDHDF intervenga en Ameyalco”, en *El Universal*, México, 25 de mayo, 2014, <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad-metropoli/2014/diputado-prd-cdhdf-intervenga-ameyalco-1012843.html> [Consulta: 11 de junio de 2018.]

<sup>137</sup> “Leonel Luna: la sombra de la corrupción y de Bejarano”, en *Regeneración*, México, 9 de mayo, 2016, <https://regeneracion.mx/leonel-luna-la-pesada-sombra-de-la-corrupcion-y-de-bejarano/> [Consulta: 11 de junio de 2018.]

<sup>138</sup> “Leonel Luna abandona a la corriente de Bejarano en el PRD”, en *máspormás*, México, 25 de febrero, 2015, <https://www.maspormas.com/cdmx/leonel-luna-abandona-a-la-corriente-de-bejarano-en-el-prd/> [Consulta: 11 de junio de 2018.]

<sup>139</sup> Ortuño, G. “¿Cómo quedó Morena en su primera elección como partido?”, en *Animal Político*, México, 9 de junio, 2015, <https://www.animalpolitico.com/2015/06/como-quedo-morena-en-su-primera-eleccion-como-partido/> y Zepeda, Mayra. “Así queda la ALDF: Morena desbanca al PRD”, en *Animal Político*, México, 14 de junio, 2015, <https://www.animalpolitico.com/2015/06/asi-queda-la-aldf-morena-desbanca-al-prd-y-se-lleva-la-mayoria-de-los-escaños/>. [Consulta: 11 de junio de 2018.]

histórico para exigir la aplicación y reconocimiento de instrumentos normativos en defensa del espacio. Los aspectos controversiales del proyecto resaltados por los habitantes locales enmarcaron la espacialidad del conflicto y la acción colectiva.

A este respecto, las respuestas brindadas por las autoridades locales fueron insuficientes para calmar la oposición local porque, desde el inicio, el problema de la participación no fue resuelto. Los habitantes demandaron la aplicación de procesos de consulta para conocer a detalle las implicaciones del proyecto, si habría o no afectaciones, cuáles serían y cómo serían tratadas. Si bien los habitantes manifestaron desde el inicio el rechazo a la obra, la formulación de una propuesta de ordenamiento vial en la zona para evitar afectaciones a viviendas próximas a la vialidad estuvo orientada a la búsqueda de negociaciones horizontales con las autoridades públicas.

Sin embargo, la omisión de las autoridades, la ausencia de respuestas y el anuncio de licitación del tercer tramo, exacerbó el clima de desconfianza e incertidumbre entre los habitantes. En efecto, cuando los habitantes comenzaron la búsqueda de información por medio de solicitudes de información para finalmente percatarse de los daños que provocaría el proyecto, las respuestas brindadas por autoridades locales y federales perdieron credibilidad. Esta situación no difirió mucho de las mesas dilatorias en donde los habitantes señalaron las deficiencias de estos espacios para resolver sus demandas que consistían generalmente en la exposición del proyecto sin hacer mención de las afectaciones.

Por otro lado, las afectaciones no fueron manifestadas en ninguno de los estudios técnicos que avalaron la factibilidad técnica del proyecto. Su omisión habla de la ausencia de responsabilidades hacia los afectados por parte de gobierno. A lo largo del conflicto, las autoridades se empeñaron en negar las afectaciones para disolver la oposición social. Situación contraria vieron los habitantes aludiendo a las dimensiones del proyecto y de la vialidad, sin embargo, debido al ambiente de desinformación generado por Leonel Luna, delegado en Álvaro Obregón, para los habitantes las afectaciones constituían más una certeza que una probabilidad. Frente a esta situación las autoridades no presentaron ningún plan de reasentamiento ni los términos de negociación en caso de que existieran



afectaciones.

A este respecto cabe señalar la pérdida de credibilidad por parte de los habitantes hacia las declaraciones emitidas por las autoridades a lo largo del conflicto. Una vez generada la desconfianza, las autoridades no hicieron nada al respecto por recuperar la legitimidad de sus respuestas. En cambio, generaron un ambiente de cerrazón y respuestas falsas. Ejemplo de esta situación fue la respuesta brindada respecto de los riesgos del proyecto por las características del suelo minado en donde las autoridades señalaron que eso no representaba mayor problema dados los recursos tecnológicos para afrontar obstáculos técnicos.

La omisión de las afectaciones también fue un obstáculo para generar el dialogo entre autoridades y habitantes e implicó una serie de esfuerzos para los colectivos por colocar el problema en la agenda política. Por ejemplo, recurrieron a organismos descentralizados (institucionales y civiles) encargados de la protección de derechos humanos para denunciar las acciones de funcionarios públicos. A este respecto la recomendación pública realizada por la CDHDF dirigida a autoridades federales, el seguimiento del conflicto en los medios de información y el uso de espacios facilitados por organizaciones civiles formaron parte de las acciones para legitimar las demandas de los colectivos movilizadas.

La organización de foros en espacios académicos e institucionales con la participación de especialistas y asambleístas colocó la discusión sobre temas como la movilidad urbana, la aplicación de normas y procedimientos legislativos. Es decir, las afectaciones locales fueron resultado de una serie de irregularidades administrativas y contradicciones normativas con repercusiones negativas al conjunto de los habitantes y autoridades de la capital. En este contexto, el enmarcamiento del conflicto por parte de autoridades locales y especialistas de lado de los habitantes constituyó una segunda forma de juridificación del conflicto.

La participación de diputados de la ALDF resultó determinante para el posicionamiento del conflicto. Las recomendaciones públicas realizadas por Doval y la exigencia de los estudios técnicos por parte de Santillán, fueron formas de poner en relieve la discrecionalidad de la toma de decisiones en la producción de grandes proyectos por las autoridades federales. En este sentido, la ausencia de estudios

técnicos que avalaran la factibilidad del proyecto por avenida Vasco de Quiroga constituyó la oportunidad para exigir a las autoridades federales el replanteamiento del tercer tramo. Esto tuvo repercusiones negativas sobre la imagen de las autoridades federales restando credibilidad a sus declaraciones volviéndolas susceptibles de crítica en los medios de información.

## **Conclusiones generales**

La elección de un modelo de desarrollo urbano consistente con las demandas del mercado global influyó en el proceso de tecnocratización de las políticas urbanas durante la década del setenta que, en adelante, se caracterizó por la producción de proyectos con base en criterios de rentabilidad económica alejado de las especificidades del lugar. Durante este proceso las opiniones e ideas de expertos fueron incorporadas al ámbito de la planificación urbana quienes, en nombre del interés público, proyectaron una visión del espacio urbano basada en proyectos comerciales enfocados a la generación de plusvalía.

La estructura de toma de decisiones sobre las transformaciones urbanas durante la vigencia del DDF permaneció sin cambios sustanciales después de la reforma política en la capital, y las relaciones entre políticos y empresarios, con una larga tradición en la construcción de proyectos, se mantuvieron con la llegada del gobierno perredista. Este último, ha sido el principal impulsor del crecimiento de la ZEDEC Santa Fe a través de proyectos de planificación estratégica que, por sus facilidades normativas y condiciones de producción (dirigidos a los intereses de un mercado inmobiliario global para clientes con altos ingresos), devienen en proyectos de mercado atractivos por su rentabilidad económica para el conjunto actores políticos y empresariales, generando procesos de desigualdad territorial con los asentamientos adyacentes.

En este sentido, la concentración de poder del ejecutivo, y la visión de la ciudad como espacio para generar plusvalía, fueron condiciones que determinaron la localización del proyecto. A este respecto se señaló, que uno de los objetivos del proyecto, consiste en garantizar la movilidad de personas entre dos centros urbanos con economías especializadas en servicios al productor, así como la urbanización

de predios disponibles para alojar nuevos grupos de población teniendo como efecto la revalorización del suelo urbano derivado de la actividad inmobiliaria.

En la práctica, el supuesto del crecimiento económico y bien común ha derivado en la localización estratégica de proyectos urbanos vinculados a la valorización económica del espacio desplazando de la agenda política otro tipo de proyectos dirigidos a mejorar la vida de los habitantes locales. En su lugar, los proyectos urbanos son legitimados por las autoridades públicas enmarcando la idea del bien común en los beneficios temporales derivados de su construcción como la generación de empleo, la eficiencia y mayor movilidad urbana. En este contexto, la planificación urbana ha impulsado la privatización de los servicios urbanos a través de la adjudicación de contratos (de cada una de las etapas de producción de proyectos de infraestructura) garantizando durante años el pago de servicios a las empresas, mientras las afectaciones sociales son un tema pendiente en la agenda política.

Derivado de lo anterior, las licitaciones público-privadas han devenido en la reducción del sector público frente a la creciente privatización de servicios públicos, en donde la movilidad urbana figuró como espacio para la acumulación de capital a través de proyectos de transporte, que garantizan a las empresas licitantes, el pago por servicios durante años sin necesariamente rendir cuentas al conjunto de la sociedad sobre cómo se gestiona la plusvalía.

La exclusión de las afectaciones a terceros de la definición del interés público coloca en una situación desfavorable a quienes son más vulnerables a los impactos de los proyectos restringiendo su derecho a tener derechos. El interés público no cuestiona los costos sociales de los objetivos de la política pública, en cambio, protege los intereses de empresarios a expensas de perjuicios a los habitantes de la ciudad generando cuestionamientos en torno a los objetivos sobre el bien común que justifica la producción de obras. En efecto, a lo largo del conflicto las empresas no emitieron ningún pronunciamiento sobre las afectaciones sociales desplazando dicha responsabilidad a las autoridades federales.

En contraste, las empresas constructoras, en convenio con las autoridades federales, resultaron los principales beneficiarios con relación a la implementación

del proyecto sin reparar en el atropello a los derechos de los habitantes. En este sentido, el rechazo a la democratización de las políticas urbanas tiene que ver con la preocupación de un sector exclusivo de actores políticos y económicos encargados de tomar decisiones ante la pérdida de “sus propios intereses para fijar la agenda de las políticas urbanas en la ciudad de México, de acuerdo con sus propios intereses (Davis, 1991, pág. 381).<sup>140</sup>

Cabe señalar, que durante los sexenios que el PRI gobernó el Estado de México, generó alianzas políticas y económicas con la empresa OHL, favorecida por el gobierno estatal a través de la asignación de contratos de obra a cambio del financiamiento de campañas políticas de sus candidatos. Las alianzas entre la empresa y el partido, aparecieron nuevamente con la llegada del PRI al ejecutivo federal en 2012, específicamente con la construcción del primer tramo del TIMT. ICA, otra de las empresas beneficiadas con la construcción del segundo tramo, es la empresa constructora de infraestructura con mayor antigüedad en la ciudad (Davis, 1991). Mientras que las empresas ganadoras del tercer tramo han ocupado un lugar preponderante en la gestión de infraestructura para la ZEDEC Santa Fe, la cual ha sido facilitada por el gobierno de la capital.

Por lo anterior, la llegada de gobiernos de izquierda en la capital no implicó procesos democráticos para incorporar la opinión de terceros en la toma de decisiones. En cambio, las relaciones previas entre el partido hegemónico (PRI) y empresas constructoras se volvieron más complejas, porque la reforma política introdujo nuevos posicionamientos de actores políticos con intereses divergentes de acuerdo a su posición en la toma de decisiones. Este aspecto, fue más evidente durante el desenlace del conflicto el cual evidenció las tensiones y arreglos entre diversos integrantes del gobierno perredista en la capital y el ejecutivo federal.

Por ejemplo, la aprobación del tercer tramo por el gobierno de la capital respondió al interés de Miguel Ángel Mancera, entonces jefe de gobierno, por posicionarse como candidato presidencial del PRI en la contienda electoral del 2018. En este contexto, el proyecto buscó reivindicar la confianza de los votantes

---

<sup>140</sup> Entre sus preocupaciones destacaba el temor de perder el poder para monopolizar contratos, fijar precios rentables e influir sobre los servicios de transporte, vivienda, drenaje y agua, de los que directamente se habían beneficiado hasta entonces” (pp. 381-382).

en el partido, sin embargo, la oposición social registrada en diversos puntos a lo largo del trazo, el sobrecosto y retrasos por problemas en la liberación del derecho de vía, dieron como resultado el efecto opuesto generando un ambiente de desconfianza entre diversos sectores de la sociedad civil. Las tensiones al interior del PRD también fueron evidentes a partir de la intervención de Eduardo Santillán, entonces diputado, a favor de los habitantes del corredor Vasco de Quiroga, hecho desaprobado por Leonel Luna, entonces jefe delegacional, quien no tardó en declarar que, los rumores de afectaciones a viviendas por el proyecto, eran parte de una estrategia de oportunismo político por las próximas elecciones distritales en la capital.

Los informes elaborados por la ASF y las irregularidades (administrativas, técnicas, financieras, procedimentales) tuvieron un costo político para el ejecutivo federal y jefe de gobierno de la Ciudad de México, intensificando el clima de desconfianza de los colectivos movilizados hacia los funcionarios públicos. El papel de otras dependencias descentralizadas como la CDHDF, el INAI y la PAOT, tuvieron un papel importante al posicionar las demandas de los colectivos en la esfera pública desde una perspectiva de derechos humanos. Al señalar omisiones en el cumplimiento de obligaciones por parte de las dependencias federales, y responsabilizar de las consecuencias derivadas a determinadas autoridades.

Tanto la omisión de las solicitudes de los colectivos, el avance del proyecto en la primera y segunda etapa, y la licitación del tercer tramo, fueron factores que generaron incertidumbre y desconfianza hacia autoridades públicas en su intento por calmar la oposición de los habitantes negando posibles afectaciones por el proyecto. Cabe señalar que, desde la perspectiva de los habitantes, su proximidad con la ZEDEC Santa Fe, representa una amenaza constante a su permanencia porque desde su etapa de planeación en la década de los ochenta, las autoridades locales continúan desarrollando proyectos al interior de la zona sin considerar los efectos para las colonias y pueblos circundantes.

Tal fue el conflicto entre habitantes de Belén de las Flores entre 1981 y 1988, por los intentos de desalojo de sus viviendas para el desarrollo inmobiliario de alta plusvalía (Rojas, 2014); así como el desplazamiento forzado de los habitantes del

predio Tlayacapa, entre 1986 y 2001, que comenzó con el cierre del vertedero de Santa Fe en 1987. Para lidiar con la resistencia social, las autoridades recurrieron, en el primer caso, a la ausencia que habitantes carecían de derechos de propiedad, mientras que, en el segundo caso, fue el desconocimiento del decreto presidencial emitido en 1984, a favor de los locales. En ambos casos, el papel de los líderes al frente de las organizaciones vecinales tuvo efectos diametralmente opuestos, mientras que los habitantes de Belén de las Flores lograron incluso la regularización de sus predios (Rojas, 2014); los habitantes del predio Tlayacapa fueron desalojados mediante el uso de la fuerza pública en 1998 (Moreno, 2015). Caso similar fue el desplazamiento de los habitantes de la colonia Malinche, en la delegación Magdalena Contreras, por la construcción de la Súper Vía durante la administración de Marcelo Ebrard como jefe de gobierno (Dolútskaya, 2017). A este respecto, tal parece que la efectividad de la resistencia emprendida por los grupos afectados por proyectos de infraestructura está condicionada por los intereses de los líderes, más allá de una adscripción genuina a las causas defendidas por los grupos movilizados.

Para los habitantes del corredor Vasco de Quiroga, la publicación del PPDU Santa Fe en 2012, fue su primer acercamiento sobre posibles daños a sus viviendas por la ampliación de la avenida principal, anunciada como parte de las obras de urbanización del predio La Mexicana, ubicado dentro de la ZEDEC Santa Fe.<sup>141</sup> El mismo escenario se dio con el anuncio del tercer tramo del proyecto ferroviario a través de medios oficiales, donde los habitantes tuvieron que recurrir con autoridades locales para obtener información sobre el proyecto y, conocer si este afectaría sus viviendas. Sobre este aspecto, las prácticas del gobierno federal difieren con el papel asumido por instancias descentralizadas, en cuanto al cumplimiento de disposiciones normativas relacionadas con el respeto de los

---

<sup>141</sup> En 2004, durante la gestión de López Obrador, el anuncio de construcción de 8,250 viviendas en el predio La Mexicana, provocó la oposición de diversos grupos de la sociedad civil. Posteriormente, en el PPDU Santa Fe de 2012, se anunció la construcción de 5,000 viviendas, en el mismo predio, reactivando la oposición social. Los grupos movilizados denunciaron diversas irregularidades en el proceso de consulta; así como la inviabilidad del proyecto debido a las características del suelo y la ausencia de servicios urbanos en la zona para los nuevos residentes. No obstante, en 2015, la Asociación de Colonos de Santa Fe y el GDF, avalaron la propuesta para convertir el 70% del predio en un parque concesionado y el 30% en 1,700 viviendas.

derechos de los grupos locales en la producción de grandes proyectos urbanos. Por ejemplo, ponderar con estos los beneficios y perjuicios de dichos proyectos a través de la incorporación de criterios de evaluación distintos al costo-beneficio.

Frente al ambiente de cerrazón mantenido por funcionarios públicos para proteger sus propios intereses; los valores asignados al territorio, por parte de los grupos locales, abonaron a la discusión sobre el significado del interés público llevando el conflicto al espacio público y, posteriormente, al ámbito judicial. En este sentido, el conflicto produjo una multiplicidad de significados en torno al territorio no comunicados en ningún momento por las autoridades federales. A este respecto, los habitantes movilizados flexibilizaron el rígido marco del interés público abriendo nuevas arenas no previstas para incorporarlas a la discusión desde una perspectiva social, dimensión usualmente omitida al momento de ejecutar grandes proyectos.

Las valorizaciones territoriales de los grupos movilizados abogaron por la incorporación de nuevos criterios de política pública como la justicia espacial (Soja, 2010) en donde las valoraciones socioterritoriales expresan aquello que es y no justo para los grupos locales. En este sentido, esta investigación partió de brindar un papel primordial a los testimonios de integrantes de colectivos movilizados, con la finalidad de revelar “la manera como los individuos piensan su relación con el espacio [...] en una porción que consideran como su territorio (Melé, 2014, pág. 22). La construcción de la territorialidad, entendida como una práctica de resistencia social al proyecto, recuperó el valor del espacio local como el ámbito que garantiza la reproducción de la vida social de los habitantes.

Por otro lado, la territorialidad expresó también una forma de resistir al centralismo en cuanto a la toma de decisiones sobre proyectos de infraestructura. Sobre esto último, el conflicto fue una forma de mediar las asimetrías de poder entre autoridades y habitantes, en donde los colectivos confrontaron la visión del espacio como ámbito neutro y vacío de significado percibido por las autoridades. En este sentido, la puesta del conflicto en el ámbito del derecho evocó diversos instrumentos relacionados con el cumplimiento de los derechos humanos, procesos de consulta y protección del patrimonio histórico, que permitieron a los grupos locales,

contrarrestar los desequilibrios de poder entre un grupo político que dispone de los medios para asignar los usos del espacio, y aquellos que se ubican en una posición subordinada para imponer su visión social del espacio. Por lo anterior, la lucha política inscribió primordialmente la visión simbólica del espacio apropiado por un grupo particular en un momento específico.

El cambio de trazo anunciado por las autoridades por la Presa Tacubaya manifestó los límites de lo posible en cuanto a las negociaciones entabladas entre habitantes y autoridades públicas. Por una parte, mostró la reticencia del gobierno federal por escuchar y valorar las demandas de los habitantes, quienes exigían la cancelación del tren. Este aspecto da cuenta de la inminente construcción de grandes proyectos, en donde los arreglos discrecionales entre empresarios y políticos tienen mayor peso que las demandas de los habitantes locales. Por lo anterior, la discrecionalidad ha devenido en una práctica productora de desigualdad territorial para favorecer los intereses de actores políticos y empresariales.

A este respecto, la determinación de los habitantes para impedir el inicio de la obra; el posible estallido de una conflictividad social; los retrasos en la calendarización del proyecto; la crítica de los medios de información señalando las irregularidades y, el avance en la licitación, fueron aspectos que influyeron en la decisión del gobierno federal por llevar el trazo por la Presa Tacubaya. Sin embargo, el problema de la participación permanece como un compromiso pendiente para el conjunto de la sociedad por parte de los nuevos gobiernos de la capital. A este respecto cabe señalar que, si bien el cambio de trazo alivió las preocupaciones de los colectivos del corredor Vasco de Quiroga, no ha sido el mismo caso para los habitantes de las colonias Liberales de 1857, Belén de las Flores, El Capulín, Molino de Santo Domingo y Reacomodo Pino Suárez, quienes actualmente padecen los efectos de un ambiente de incertidumbre generado por las autoridades.

Por lo anterior, los procedimientos de participación resultaron poco eficientes para atender las demandas de las habitantes inicialmente enfocadas a la cancelación del proyecto. Por otro lado, mostró también el nivel en que las demandas de los colectivos fueron elaboradas, las redes de apoyo construidas



dentro y fuera del espacio en disputa, fueron parte del esfuerzo por colocar el problema en la agenda política.

En este sentido, la producción de grandes proyectos mostró que la diversidad de dependencias y niveles de gobierno partícipes en alguna de las etapas del conflicto introdujo mayor complejidad al momento de discernir las motivaciones (confluentes y divergentes) de actores políticos y económicos en el conflicto. No obstante, el proyecto permaneció en pie pese a críticas al gobierno federal en medios de información y recomendaciones públicas a petición de los habitantes movilizados. Lo anterior muestra, por una parte, la poca receptividad del gobierno federal para generar espacios de participación social en el sector infraestructura y, por otro lado, reflejó una visión del espacio urbano como mercancía y vacío de significado.

En este contexto, el conflicto por el proyecto entre habitantes y autoridades por la avenida Vasco de Quiroga, devino en una lucha por la defensa del espacio como valor social apelando a categorías de orden jurídico para contrarrestar los efectos de los grandes proyectos urbanos, y construir una arena pública sobre aquellos aspectos que son omitidos en su gestión. En efecto, la acción colectiva de los habitantes constituyó una manera de reafirmar su derecho al territorio como bien común.

Instituto  
Mora

## Lista de referencias

- Aceves, J. (1998). "La historia oral y de vida: del recurso técnico a la experiencia de investigación", en L. J. Galindo (coord.), *Técnicas de investigación en sociedad, cultura y comunicación* (pp. 207-265). México: Addison Wesley Longman.
- Aguilar, A. G. y Graizbord B. (2016), "Ciudad de México: megalópolis o ciudad-región". En A.G. Aguilar (coordinador científico), *La Ciudad de México en el siglo XXI. Realidades y Retos* (pp. 753-764). México: Miguel Ángel Porrúa.
- Aronsson, I. (2002). *Negotiating Involuntary Resettlement: A study of local bargaining during the construction of the Zimapán dam*. Suecia: Universidad de Uppsala.
- Auditoría Superior de la Federación (2016). Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública. Recuperado de <https://www.asf.gob.mx/Default/Index>.
- Azuela, A. (2013). *Expropiación y conflicto en cinco metrópolis latinoamericanas*. México: UNAM-IIS.
- Azuela, A. y Cancino, M. A. (2011). Los asentamientos humanos y la mirada parcial del constitucionalismo mexicano. En S. López y J. Fernández (coords.), *Derecho urbanístico* (pp. 143-185). Ciudad de México: Coordinación de Humanidades, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, UNAM.
- \_\_\_\_\_ y Cosacov, N. (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*, 39(118). Recuperado de <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/260>
- \_\_\_\_\_ y Cruz Rodríguez, Ma. S. (1989). La institucionalización de las colonias populares y la política urbana en la ciudad de México (1940-1946). *Sociológica*, 4(9). Recuperado de <http://www.sociologiamexico.azc.uam.mx/index.php/Sociologica/article/view/996/968>

- Barbosa, M. (2015), "Introducción". En Barbosa, M. (coord.), *Belén de las Flores. Historia, conflicto e identidad en un lugar al poniente de la ciudad de México, siglos XVI a XXI* (pp. 11-20). México: UAM-Cuajimalpa.
- \_\_\_\_\_ (2015), "Urbanización espontánea y proyectos de vivienda mínima". En M. Barbosa (coord.), *Belén de las Flores. Historia, conflicto e identidad en un lugar al poniente de la ciudad de México, siglos XVI a XXI* (pp. 77-108). México: UAM-Cuajimalpa.
- \_\_\_\_\_ (2007). "Construcción y crecimiento urbano de la ciudad de México, 1857-1946". En E. Ribera (coord.), *La integración del territorio en una idea de Estado. México y Brasil, 1821-1946* (pp. 361-378). México: UNAM-IIG e Instituto Mora.
- Bartolomé L. (1985). "Introducción: Las relocalizaciones masivas como fenómeno social multidimensional". En L. Bartolomé (Comp.), *Relocalizados: antropología social de las poblaciones desplazadas* (pp. 7-22). Buenos Aires: IDES.
- Bazant, J. (2001). Interpretación teórica de los procesos de expansión y consolidación urbana de la población de bajos ingresos de las periferias. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 16(2). Recuperado de <http://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1122>
- Bizberg, I. (2010). "Una democracia vacía. Sociedad civil, movimientos sociales y democracia". En I. Bizberg y F. Zapata (coord.), *Los grandes problemas de México. Movimientos sociales* (pp. 21-60). México: El Colegio de México.
- Bribiesca, Ma. G. (2002). *La ZEDEC Santa Fe y su impacto espacial en la ciudad de México*. (Tesis inédita de licenciatura). UNAM: México.
- Cefaï D. (2012). "¿Qué es una arena pública? Algunas pautas para un acercamiento pragmático". En D. Cefaï e I. Joseph (coords.), *La herencia del pragmatismo. Conflictos de urbanidad y pruebas de civismo* (pp. 51-81). La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube. Recuperado de [http://lemetro.ifcs.ufrj.br/Cefai\\_arena\\_publica.pdf](http://lemetro.ifcs.ufrj.br/Cefai_arena_publica.pdf)
- Centro Mario Molina (2014). Estudio del Sistema Integral de Movilidad Sustentable para el Valle de Toluca. Recuperado de <http://centromariomolina.org/wp-content/uploads/2015/01/Documento-de-difusi%C3%B3n-Movilidad-Sustentable-Toluca.pdf>.

- Cernea M. (1989). *Relocalizaciones involuntarias en proyectos de desarrollo. Lineamientos de políticas a ser aplicadas en proyectos financiados por el Banco Mundial*. Washington D.C.:Banco Mundial. Recuperado de <http://documents.worldbank.org/curated/en/995191468151766806/pdf/NonAsciiFileName0.pdf>
- Cornejo, I. (2006). El centro comercial desde la comunicación y la cultura. Un modelo analítico para su estudio. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 12(40). Recuperado de <https://convergencia.uaemex.mx/article/view/1426>
- Cuenya, Beatriz (2009). Grandes proyectos urbanos latinoamericanos. Aportes para su conceptualización y gestión desde la perspectiva del gobierno local. *Cuaderno Urbano*, 8(8). Recuperado de [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1853-36552009000100011](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-36552009000100011)
- Davis, D. (1999). *El Leviatán urbano: la ciudad de México en el siglo XX*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Duhau, E. y Giglia, A. (2004). Conflictos por el espacio y orden urbano. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 19(2). Recuperado de <http://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1187/1180>
- Delgado, J. (1998). *Ciudad-región y transporte en el México central: un largo camino de rupturas y continuidades*. México: UNAM.
- De Souza, S. B. (2014). *Derechos humanos, democracia y desarrollo*. Recuperado de <http://www.boaventuradesousasantos.pt/media/Derechos%20Humanos%20Democracia%20y%20Desarrollo.pdf>
- Díaz, R. (2014). *Los lugares de lo político, los desplazamientos del símbolo*. México: Gedisa-UAM.
- Dolútskaya, S. (2016). Producción de megaproyectos de desarrollo en México desde la perspectiva de los derechos humanos. *Derechos Humanos México. Revista del Centro Nacional de Derechos Humanos*, 11(26). Recuperado de: [http://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/Revista\\_DH/2016\\_DH\\_26.pdf](http://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/Revista_DH/2016_DH_26.pdf)
- \_\_\_\_\_ (2017) ¿Quién habla en el nombre de los desplazados por la Supervía?. En J.C.

Domínguez (coord.), *Megaproyectos, desplazamiento forzado y reasentamiento involuntario en México* (pp. 63-86). México: Instituto Mora.

\_\_\_\_\_ (2018). Las obras viales en el Distrito Federal (1976-2013): los efectos de la democratización sobre el modo de gobernanza. En V. Ugalde y P. Le Galés (Coords.), *Gobernando la Ciudad de México: lo que se gobierna y lo que no en una gran metrópoli* (pp. 335-248). Ciudad de México: El Colegio de México.

Domínguez, J. C. (2011). Megaproyectos, infraestructura y los límites de la democracia delegativa. *Revista legislativa de estudios sociales y de opinión pública*, 4(7). Recuperado de <https://biblat.unam.mx/es/revista/revista-legislativa-de-estudios-sociales-y-de-opinion-publica/articulo/megaproyectos-infraestructura-y-los-limites-de-la-democracia-delegativa>

\_\_\_\_\_ (2014). Desplazamiento forzado por proyectos de desarrollo: retos para la cooperación internacional en América Latina. México: Instituto Mora.

\_\_\_\_\_ (2015). *Megaproyectos fallidos en Latinoamérica. Sociología histórica y política comparada*. México: Instituto Mora.

\_\_\_\_\_ (2016). Introducción: los megaproyectos en las discusiones sobre el desarrollo. En J. C. Domínguez y C. Corona (Coords.), *Megaproyectos y los dilemas del desarrollo en Latinoamérica* (pp. 7-30). Ciudad de México: Instituto Mora.

Duhau, E. y Giglia, A. (2004). Conflictos por el espacio y orden urbano. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 19(2). Recuperado de <http://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1187/1180>

Flyvbjerg, B. (2014). What you should know about megaprojects and why: an overview, *Project Management Journal*, 45(2). Recuperado de <https://arxiv.org/ftp/arxiv/papers/1409/1409.0003.pdf>

Foucault, Michel (1969) [2010]. La arqueología del saber. México, Siglo XXI.

Gaspar, N. y Orozco, Ma. E. (2015). Configuración terciaria de la zona metropolitana de Toluca. *Bitácora Urbano Territorial*, 1(25). Recuperado de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/40184/html06>

Garza, Gustavo (2013). Teoría de las condiciones y los servicios generales de la

producción. México: El Colegio de México.

Gimenez, Gilberto (1996). Territorio y cultura. *Estudios sobre las culturas contemporáneas*, 2(4). Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/316/31600402.pdf>

González, A. (2014). "Desigualdad en el acceso al agua potable y al drenaje en Santa Fe y conflicto por el manantial de San Bartolo Ameyalco". Ponencia incluida en las Memorias del 11th Symposium of International Urban Planning and Environment Association, Universidad Nacional de La Plata, Argentina.

Guerra, E. (1999). El problema del poder en la obra de Michel Foucault y Norbert Elias. *Estudios Sociológicos*, 17(49). Recuperado de <http://estudiossociologicos.colmex.mx/index.php/es/article/viewFile/666/666>

Graizbord, B. (2016). La ciudad de México en el contexto global. En A. G. Aguilar (coordinador científico), *La Ciudad de México en el siglo XXI. Realidades y Retos* (pp. 729-739). México: Miguel Ángel Porrúa.

Haesbaert, R. (2011). *El mito de la desterritorialización*. México: Siglo XXI.

Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI.

\_\_\_\_\_ (2007). La geografía de la acumulación capitalista: reconstrucción de la teoría marxiana. En D. Harvey (Ed.), *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica* (pp. 255-284). Madrid: Akal.

\_\_\_\_\_ (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.

Hernández, Ma. (2009) El paisaje como seña de identidad territorial: valorización social y factor de desarrollo, ¿utopía o realidad?, *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, [S.l.]. Recuperado de <https://www.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/780/703>

Lascoumes, P. y Le Galés, P. (2014). *Sociología de la acción pública*. México: El Colegio de México-CEDUA.

Latta, A. (2011). Los desastres planificados: megaproyectos y trauma socio-ambiental, el caso de HidroAysén. *Sociedad hoy*, (20). Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=90226050006>

Lefebvre H. (1974). El espacio social. En H. Lefebvre (Ed.) *La producción del espacio* (pp. 125-226). Madrid: Capitán Swing.

- \_\_\_\_\_ (1993). *La revolución urbana*. Madrid: Alianza Editorial.
- López, L. G. (2012). *Gobernanza en la planeación urbana: el caso del desarrollo de Santa Fe en la ciudad de México en el periodo 1980-2010* (Tesis inédita de maestría). UNAM: México.
- Lungo, M. (2005). Grandes Proyectos Urbanos. Una visión general. *Revista Urbana*, 11(37), pp. 15-44.
- Martínez, J. (2016). Conflicto urbano en la ciudad de México: el caso de la Supervía Poniente. En F. Carrión y J. Erazo (coords.), *El derecho a la ciudad en América Latina: visiones desde la política* (pp. 201-218). Ecuador: Flacso.
- Melé, Patrice (1995). La construcción jurídica de los centros históricos: patrimonio y políticas urbanas en México. *Revista Mexicana de Sociología*, 57(1). Recuperado de [https://www.jstor.org/stable/3540959?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/3540959?seq=1#page_scan_tab_contents)
- \_\_\_\_\_ (2014). *Transacciones territoriales. Patrimonio, medio ambiente y acción pública en México*. México: UAM-Iztapalapa, CEMCA, Juan Pablo Editor.
- \_\_\_\_\_ (2016). "¿Qué producen los conflictos urbanos?". En Carrión F. y Erazo, J. (coord.), *El derecho a la ciudad en América Latina: visiones desde la política*. Flacso Ecuador, pp. 127-156.
- Meluci, A., y Massolo, A. (1991). La acción colectiva como construcción social. *Estudios Sociológicos*, 9(26). Recuperado de <http://estudiossociologicos.colmex.mx/index.php/es/article/view/911>
- Merlinsky, Ma. G. (2015). Los conflictos ambientales y el debate público sobre el desarrollo en Argentina. *Ciencia e investigación*, 65(3). Recuperado de <http://aargentinapciencias.org/wp-content/uploads/2018/01/RevistasCel/tomo65-3/1-Merlinsky-cei65-3-3.pdf>
- Menatti, L. (2017) Landscape: from coomon good to human right. *International Journal of the Commons*, 11(2). Recuperado de <https://www.thecommonsjournal.org/articles/10.18352/ijc.738/>
- Merrifield, Andy (2014). *The new urban question*. Londres: Pluto Press.
- Molina C. A. (2012). El paisaje como categoría jurídica y como derecho subjetivo. *Revista Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, 42(116). Recuperado de <https://revistas.upb.edu.co/index.php/derecho/article/view/1401>

- Moreno, Ma. (2015). *Geografías en construcción: El megaproyecto de Santa Fe en la ciudad de México*, México: UAM-Cuajimalpa.
- Mouffe C. (2016). *La paradoja democrática*. Barcelona: Gedisa.
- Nogué J. (2012). Paisaje, identidad y globalización. *Paisea: revista de paisajismo*, (20). Recuperado de <http://www.ehu.es/ojs/index.php/Fabrikart/article/view/2227/1843>
- Oliver-Smith, Anthony (1991). Involuntary Resettlement, Resistance and Political Empowerment. *Journal of Refugee Studies*, 4(2). Recuperado de <https://academic.oup.com/jrs/articleabstract/4/2/132/1553537?redirectedFrom=fulltext>
- Oliver-Smith, A. (2010). *Defying Displacement. Grassroots resistance and the critique of development*. E.U.A.: Universidad de Texas.
- Ortiz Struck (2014). Santa Fe: Ciudad Global. *Nexos*. Recuperado de <https://www.nexos.com.mx/?p=23099>.
- Parnreiter, C. (2002). Ciudad de México: el camino hacia una ciudad global. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 28(85). Recuperado de <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/1244>
- \_\_\_\_\_ (2016) La producción de los espacios de la ciudad global: planificación estratégica, megaproyectos y las “necesidades” de mercado inmobiliario. *Revista de Geografía Norte Grande*, (64). Recuperado de [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S0718-34022016000200010&lng=es&nrm=iso](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S0718-34022016000200010&lng=es&nrm=iso)
- Penz (2002). Desarrollo, desplazamiento y ética. *Revista Migraciones Forzadas*, (12). Recuperado de <https://issuu.com/fmreview/docs/desarrollo/3>
- Pérez, M. (2010). Santa Fe: *Ciudad, espacio y globalización*. Puebla: Universidad Iberoamericana.
- Ramírez-Sáiz J. M. y Safa P. (2010). *Metrópolis, asociaciones civiles y megaproyectos urbanos: el caso de Jardines del Sol y La Ciudadela en Zapopan*. Tlaquepaque, Jalisco: ITESO.
- Ranciére, J. (1996). *El desacuerdo: Filosofía y Política*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión.
- Ribeiro, G. (1985). “Proyectos de gran escala: hacia un marco conceptual para el análisis



de una forma de producción temporaria”. En L. Bartolomé (Comp.), *Relocalizados: antropología social de las poblaciones desplazadas* (pp. 23-48). Buenos Aires: IDES.

Robinson, S. (1993). Participación y responsabilidad: Hacia una comprensión de la cultura política de los reacomodos involuntarios en México. *Relaciones*, 14(54). Recuperado de <http://www.colmich.edu.mx/relaciones25/files/revistas/054/ScottSRobinson.pdf>

Roca L. (2003). El espacio vivido como eje articulador del binomio tiempo-narración. *Historia Oral*, (6). Recuperado de <file:///C:/Users/Jimena/Downloads/63-206-1-PB.pdf>

Sabatier, P. A. y Mazmanian, D. A. (2003) La implementación de la política pública: un marco de análisis. En L. F. Aguilar (Ed.), *La implementación de las políticas* (pp. 327-372). México: Miguel Ángel Porrúa.

Sack, R. D. (1991) “El significado de la territorialidad”. En P. Pérez (Comp.), *Región e historia en México (1700-1850)* (pp. 194-204). México: Instituto Mora-UAM.

Salas-Porras, A. (2015). Las élites neoliberales en México: ¿cómo se construye un campo de poder que transforma las prácticas sociales de las élites políticas?. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 59(222). Recuperado de <http://www.revistas.unam.mx/index.php/rmcpys/article/view/47733>

Santos, M. (1990). *Por una geografía nueva*. Madrid: España-Calpe.

Serje, M. (2011). Los dilemas del reasentamiento: Una introducción a los debates sobre procesos y proyectos de reasentamientos. En M. Serje y S. Anzelini (comps.), *Los dilemas del reasentamiento: Debates y experiencias de la mesa nacional de diálogos sobre reasentamiento de población* (pp. 17-42). Bogotá: Ediciones de la Universidad de los Andes.

Shoshan, N. (2015). Las temporalidades de la crisis en Santa Fe, Distrito Federal. *Sociológica*, 30(84). Recuperado de <http://www.redalyc.org/html/3050/305036203001/>.

Sobreira de Moura, A. y Portilla, E. (1995). Espacio urbano, derecho y conflictos colectivos en Brasil. *Revista Mexicana de Sociología*, 57(1). Recuperado de [https://www.jstor.org/stable/3540952?seq=1#page\\_scan\\_tab\\_contents](https://www.jstor.org/stable/3540952?seq=1#page_scan_tab_contents)

- Soja, E. (2010). *Seeking spatial justice*. E.U.A.: University de Minesota.
- Souto P. (2011). El concepto de paisaje. Significados y usos en la geografía contemporánea. En P. Souto (coord.), *Territorio, lugar, paisaje. Prácticas y conceptos básicos en geografía* (pp. 129-186). Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Valenzuela, A. (2013). Dispositivos de la globalización: la construcción de grandes proyectos urbanos en Ciudad de México. *Eure*, 36(116). Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/196/19625670004.pdf>.
- Vargas, G. (2005). Naturaleza y medio ambiente: una visión geográfica. *Revista geográfica venezolana*, 46(2). Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1419645>.



# Instituto Mora