



Figura 1. Mapa CDMX-Toluca
Tomada de <https://goo.gl/images/hUp3aF>

Proyectos de comunicación interurbanos CDMX-Toluca: sus grandes afectaciones ambientales

Hermán Barrera Mejía
Kathy Lizeth Arce Cruz
Maestría en Ciencias y Artes
para el Diseño

Las vías de comunicación son un elemento configurador del territorio y detonante de las actividades socioeconómicas diversificadas: comercios, servicios, transporte, infraestructuras, asentamientos humanos, pero también elementos transformadores del ambiente.¹

Muchas son las vías de comunicación existentes entre la Ciudad de México (CDMX) y la ciudad de Toluca, entre las que destacan, por su flujo vehicular, la autopista y carretera México-Toluca, las carreteras Naucalpan-Toluca, La Marquesa-Huixquilucan, Naucalpan-Jilotzingo, Huixquilucan-La Magdalena Chichicaspá-San Pablo Chimalpa, entre otras vías de comunicación que están en proyecto y ejecución actualmente, como las autopistas Naucalpan-Toluca y Lerma-Tres Marías.

Tanto la carretera y autopista México-Toluca son las más transitadas (construidas en 1933 y finales de la década de los noventa del siglo xx, respectivamente), le sigue la carretera Naucalpan-

¹ Oscar Terrazas, "Los ejes de la Metropolicación", en *Anuario de Estudio urbano*, núm. 2, UAM-A, México, 1995.

Toluca (inaugurada del en 1965), donde es evidente la transformación del ecosistema de bosque mixto de pino-encino y oyamel característico de las partes altas del Valle de México.²

El deterioro ambiental en estos bosques por el avance urbano, asentamientos irregulares, magno proyectos residenciales, clubes campestres, centros comerciales; la proliferación de zonas mineras; los cambios al uso del suelo de forestal a agrícola o urbano; los proyectos de construcción de autopistas; los basureros a cielo abierto; la deforestación y fragmentación del ecosistema de bosque; la descomposición de las estructuras agrarias con la privatización del ejido, aunado a la ineficacia de los instrumentos de política ambiental, son tan sólo algunas de las problemáticas evidentes.³

Como sabemos, las vías de comunicación son condicionantes que detonan procesos de urbanización y aumento de asentamientos humanos, actividades económicas y comerciales, al tiempo que alientan el paso del transporte, lo que fortalece la dinámica de poblamiento en ciertas zonas.⁴ Así mismo, su construcción implica no sólo la remoción de importantes áreas de cobertura forestal también fragmentan el ecosistema, al igual podemos encontrar, cada vez más, anuncios espectaculares en las orillas de ambos sentidos, que han requerido la tala de árboles para su instalación, sin obviar que es una condicionante para la incursión del transporte público y privado con todo lo que implica.

Recientemente, el gobierno del Estado de México aprobó la construcción del proyecto; la autopista (de peaje) Naucalpan-Toluca, con 39 km de longitud y un costo de 2 200 mdp.⁵ Esta vía de comunicación ade-



más de incrementar el intercambio comercial entre parques industriales del oriente de Toluca con la parte noroeste de la CDMX, también busca beneficiar a poblaciones de estratos socioeconómicos altos de esta última ciudad, buscando brindar una pronta accesibilidad al Aeropuerto de Toluca por medio de la red vial de peaje ya existente al poniente de la CDMX.

Además de la deforestación, afectación de sistemas hídricos naturales (como en Santa Cruz Ayotuxco) y de la fragmentación ambiental y cultural que implica este proyecto, su trazo va a afectar a cerca de 15 000 habitantes de poblaciones como San Mateo Atarasquillo, San Miguel Ameyalco, Sta. Cruz Ayotuxco, San Nicolás Peralta, San Pedro Tultepec, San Fco. Xochicuautla, entre otros,⁶ sin importar que los bosques de estas comunidades se encuentran bajo resguardo del Programa de Servicios Ambientales que es monitoreado por la Comisión Nacional Forestal (Conafor).

De este modo, la Conafor, la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa), Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (Conanp), el Instituto de Ecología (Inecol) y la Comisión Nacional del Agua (Conagua), instituciones y

Figura 2. Tren Interurbano México-Toluca
Tomada de <https://goo.gl/images/KaZUyM>

2 Hermán Barrera, Deterioro ambiental y reestructuración metropolitana, en Guillermo Aguilar e Irma Escamilla (coords.), *Periferia Urbana*, Porrúa/Instituto de Geografía UNAM, México.

3 *id.*

4 Oscar Terrazas, *op. cit.*

5 Hermán Barrera, *op. cit.*

6 *La Jornada*, "Exigen campesinos a Profepa revisar obras de autopsia Naucalpan-Toluca", 2010.

organismos de gobierno (o vinculadas), competentes en materia ambiental y con la facultad de diseñar e instrumentar planes o programas para la protección ambiental y aprovechamiento de los recursos naturales en el territorio nacional, deberían ser los primeros en manifestar su rechazo a este tipo de proyectos que acaban paulatinamente con los pocos bosques que aún tenemos en la zona centro del país.

La realidad es que estas instituciones han brillado por su ausencia y falta de interés. Lo que sí ha ocurrido es que muchas poblaciones han sido amenazadas y chantajeadas por el gobierno del Estado de México, la Procuraduría Agraria, la Policía federal, algunos grupos privados (constructoras) e incluso las comunidades a favor del proyecto, con la finalidad de generar miedo e incertidumbre y así disolver las manifestaciones en contra de la autopista y acelerar su construcción.⁷

Este tipo de proyectos arbitrarios son la razón por la que muchos de los habitantes de la Sierra se han organizado como un Frente de Pueblos Originarios (FPDMA) que, junto con el apoyo de representantes de diversas organizaciones sociales, investigadores, académicos y agrupaciones culturales, se han manifestado en contra de la autopista Naucalpan-Toluca por medio de reuniones periódicas denominadas Cumbres de los Pueblos Originarios de la Zona Protegida Otomí-Mexica; resaltan en ellas, las intenciones de los proyectos económicos fraguados por el gobierno federal y del Estado de México, que van a ampliar la destrucción de la naturaleza y la cultura de las poblaciones.

Además, pero no fuera de este contexto, en 2014 se aprobó el proyecto del Tren Interurbano que conectará la CDMX con Toluca, cuyo costo superará los 42 mil millones de pesos, con una longitud de 57.7 km que se

recorrerán en 39 minutos, el cual proyecta terminarse en 2017.⁸ Su trazo atravesará zonas de reserva ecológica ubicadas en la Sierra de las Cruces como las Áreas Naturales Protegidas "Parque Insurgente Miguel Hidalgo y Costilla" y "Parque Desierto de los Leones", así como el área de valor ambiental "Parque Otomí-Mexica";⁹ zonas de reserva ecológica en donde la Semarnat otorgó el permiso de cambio al uso del suelo para posibilitar la construcción del tren.

Los proyectos de comunicación de la autopista Naucalpan-Toluca y del Tren Interurbano CDMX-Toluca evidentemente son obras de infraestructuras que dinamizan las actividades socioeconómicas al permitir el intercambio de mercancías y personas entre metrópolis. No estamos peleados con este tipo de proyectos, pero el problema es cuando demagógica y autoritariamente se aprueban sin considerar la opinión de las poblaciones que son afectadas por su trazo, que no les queda de otra que alienarse ante intereses económicos ajenos o sino experimentar el aparato represivo del Estado.

Vemos también que de manera alarmante como arbitraria, y sin ninguna preocupación ambiental, se atenta no sólo contra los ecosistemas, su biodiversidad de flora-fauna, los elementos abióticos, sus procesos físico-químico-biológicos y su relación con las poblaciones autóctonas, sino que además existe una sumisión y falta de interés por parte de las instituciones u organismos creados y encargados tanto para salvaguardar la riqueza natural, así como de generar procesos para su conservación, al tiempo que se pervierten e ignoran deliberadamente (o no) los instrumentos de política "ambiental" y de "ordenamiento ecológico" existentes en la zona donde se realizarán estas obras.



7 Silvia Chávez González, "Exigen campesinos a Profepa revisar obras de autopsia Naucalpan-Toluca", *La Jornada*, del 30 de diciembre de 2010, Sección Estado, México.

8 Miriam Posada, "Tren México-Toluca hará 57 km en 39 minutos", del 13 de septiembre de 2015, Sección Economía, México.

9 Hermán Barrera, *op. cit.*