



RODRIGO VERA

**L**ERMA, ESTADO DE MÉXICO.- Don Rubén Orozco señala la enorme extensión de cascajo que sepultó las milpas de su comunidad, y se queja: “¡Mire nada más! El ayuntamiento de Lerma está enviando camiones repletos de cascajo para descargarlos sobre nuestros sembradíos. Es un crimen, un atropello. Esos terrenos son nuestros”.

-¿Para qué descargan tanto material de demolición?

-El escombros servirá para empujar el piso sobre el que se levantará la estación Lerma del tren México-Toluca. Ocupará un área muy grande; se dice que tendrá estacionamientos, sitios de taxis y hasta una terminal de camiones. Y todo se construirá sobre nuestras milpas.

-¿A ustedes se les pidió su consentimiento?

-¡No, para nada! Sin avisarnos, de buenas a primeras empezaron a llegar los camiones a tirarnos el escombros. Fue un acto de provocación del gobierno para amedrentarnos, porque después llegó gente de la empresa GAP, que trabaja para la Secretaría de

Comunicaciones y Transportes (SCT), a decirnos que la vía del tren pasará por nuestras casas y terrenos, por lo que nos conviene vender. Nos están ofreciendo alrededor de mil pesos por metro cuadrado.

A la sombra de unos altos y tupidos árboles, a don Rubén Orozco lo acompañan unos 30 habitantes de la comunidad rural Alfredo del Mazo, del municipio de Lerma, quienes se verán afectados por el tren. Son pequeños propietarios renuentes a abandonar su terreno. “Aquí nacimos”, “son las tierras que nos dejaron nuestros abuelos”, “no queremos vender”, “no queremos salirnos”, dicen mientras muestran sus títulos de propiedad que datan de principios del siglo XX.

Con ellos se encuentra el abogado José Luis Altamirano, quien los defiende de las afectaciones que ya padecen a causa del tren México-Toluca, una de las obras viales más ambiciosas del gobierno de Enrique Peña Nieto.

Explica el abogado: “Alrededor de 180 propietarios de esta comunidad ya se ven perjudicados por las obras de la vía del tren, que tendrá una longitud de 58 kilómetros y una anchura de 32 metros. Por aquí pasará esa vía, partiendo en dos los terrenos de la comunidad, que en su mayoría son agrícolas. También afectará las viviendas de los pobladores y al ecosiste-

Continúa en siguiente hoja



ma en general. En fin, trastocará toda la vida de la zona”.

–¿El gobierno no planea darles indemnizaciones?

–Supuestamente la empresa GAP será la encargada de las indemnizaciones y de resolver todos los conflictos sociales pro-

vocados por la obra. Detrás de GAP está la SCT, que aportará el dinero. Ya empiezan a realizar ofertas de compra. Pero la gran mayoría de los pobladores se niega a vender, pues jamás los consultaron. ¡Imagínese! No se pidió la opinión de los afectados. La vía del **tren** se está **construyendo** arbitrariamente. Ese es el problema.

Cuenta el abogado que incluso el gobierno federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, le entregó a un grupo de ejidatarios de la zona –del Ejido de San Pedro Tultepec– alrededor de mil 400 hectáreas que siempre han pertenecido a los propietarios. Ahora éstos se defienden en tribunales de esta medida.

Asegura Altamirano: “Todo es un plan amañado del gobierno; echó a pelear a los propietarios con los ejidatarios, quienes están siendo manipulados por los intereses empresariales de los constructores del **tren**. Este conflicto inducido abaratará las tierras y hará más fácil apoderarse de ellas”.

–¿Es de interés social la obra del **tren**?

–¡No, no! Ni siquiera hay necesidad de realizar esa obra. Se está levantando sólo para que hagan negocio los empresarios y políticos del Grupo Atlacomulco, al que pertenece el presidente Enrique Peña Nieto, cuyo tío, Arturo Montiel, le dio mucho impulso al proyecto del **tren** cuando era gobernador del Estado de México. Y lo hacía a través del entonces alcalde de Toluca, Armando Enríquez, quien estuvo machacando el eslogan: “Durante mi gestión, el **tren** suburbano México-Toluca”. No pudo concretarse ese proyecto empresarial de Montiel. Ahora lo retoma su sobrino, aprovechado que es presidente de México.

En efecto, durante el gobierno de Montiel se impulsó ese ambicioso proyecto **ferroviario**. Se calculaba una inversión de 200 millones de dólares en el puro tramo del Paseo Tollocan, que desemboca en la ciudad de Toluca. Se proyectaba además construir un Centro Internacional de Esquí en el Nevado de Toluca, al que llegaría el **tren**.

En 2003, el entonces presidente del Colegio de Ingenieros Civiles del Estado de México, Manuel Ortiz García, les recordaba que la obra necesitaba tener primero el “consenso” de las autoridades del Distrito

Federal, a donde llegaría el **ferrocarril**. El problema era ese “territorio ajeno” al Estado de México, les advertía el ingeniero a los empresarios que se frotaban las manos.

### Abren paso

Ya instalado en Los Pinos, el Grupo Atlacomulco no tuvo ningún problema en poner en marcha el proyecto de Arturo Montiel, dándole a la obra un carácter federal y actualizando sus costos.

Según la SCT, la obra costará 38 mil millones de pesos. Se proyecta construir seis estaciones a lo largo de sus 58 kilómetros: Observatorio, Santa Fe, Lerma, Metepec, Toluca y finalmente la estación

de Zinacantepec, a las faldas del Nevado de Toluca, como lo quería Montiel.

Los trenes (inicialmente serán 15) se desplazarán a una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora y cumplirán el recorrido en 39 minutos. La demanda estimada de usuarios será de 270 mil por día y se prevé terminar la obra en 2017.

En el tramo que corresponde al Estado de México, la obra se entregó a empresas claramente ligadas al Grupo Atlacomulco: La Peninsular, propiedad de la familia Hank Rhon; y la española OHL, en la que tienen inversiones algunos empresarios mexiquenses ligados a ese grupo político empresarial; también participará ICA (Proceso 1985).

Mientras que en el tramo del Distrito Federal –de Observatorio a Santa Fe– acaba de ganar la licitación de la obra un consorcio integrado por seis empresas: Caabsa Constructora, Omega Construcciones Industriales, Prefabricados y Transportes, Grupo Corporativo Amodher, Cargo Crane y González Soto y Asociados. Se dice que este consorcio también tiene nexos con el Grupo Atlacomulco.

Pero la obra empezó a realizarse de manera arbitraria y sin consultar a los núcleos poblacionales por los que atraviesa, de ahí los conflictos sociales que comienza a generar, como este del municipio de Lerma.

Otros municipios mexiquenses afectados son Zinacantepec, Toluca, Metepec, San Mateo Atenco y Ocoyoacac. Y ya en territorio del Distrito Federal, las delegaciones Cuajimalpa y Álvaro Obregón, cuyos pobladores empiezan a organizar actos de protesta.

En Zinacantepec, algunos núcleos ejidales consideran una amenaza la construcción del **tren** porque atrae a los especuladores inmobiliarios, quienes –dicen– propiciarán una descontrolada urbanización de la zona. Los ejidatarios ya padecieron el año pasado la privatización del Nevado de Toluca mediante un decreto

presidencial de Peña Nieto, medida muy relacionada con la obra ferroviaria y que le permitirá al Grupo Atlacomulco hacer negocios en un área de 53 mil hectáreas del volcán (Proceso 1931, 1933 y 1985).

El fértil y boscoso municipio de Ocoyoacac –donde se asienta la zona turística de La Marquesa– también se ve afectado por la obra, cuenta el arquitecto Juan Martín Monroy, residente de Ocoyoacac y quien sigue muy de cerca el conflicto en la zona: “El proyecto del **tren** ha dividido a los ejidatarios y comuneros de la localidad. Unos quieren que les paguen bien por sus tierras, otros quieren que les paguen lo que sea y otros de plano no quieren vender. Mientras tanto, los coyotes del gobierno ya empiezan a soltar dinero”.

–¿Cuánto están pagando?

–De 200 a 500 pesos el metro cuadrado, según se dejen los campesinos. Son cantidades verdaderamente ridículas, muy por debajo del valor real de las tierras.

Y alerta sobre la cuestión ecológica: “El proyecto **ferroviario** ya empieza a ocasionar un ecocidio en la flora y en la fauna. Esto disminuirá la superficie productiva de nuestro municipio”.

Alude sobre todo a la tala indiscriminada de 37 mil árboles, ordenada en

junio pasado por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales a fin de despejar el área por donde se construirá un nuevo tramo de la autopista de cuota y correrá paralelamente el **tren**.

Este ecocidio provocó de inmediato –sobre todo en redes sociales– el rechazo de la población y de los automovilistas que diariamente veían la tala de cientos de árboles. La creciente inconformidad obligó a la SCT a comprometerse a plantar 10 árboles por cada uno que derribara. Está por verse si cumple esa promesa, que ya alcanzaría 370 mil árboles.

Vaticina Monroy: “El **tren** también provocará contaminación sonora y de mantos freáticos. Y, claro, propiciará la invasión de terrenos, la especulación inmobiliaria y un anárquico crecimiento urbano que perjudicará a la población local”.

### Abajo los pobres

Las principales protestas contra la obra las están realizando, en el Distrito Federal, los colonos del pueblo de Santa Fe, por cuyo territorio se proyecta el paso elevado de la vía del **tren**. Estos pobladores encabezan mítines multitudinarios, cierre de vialidades y mesas de debate en las que proponen alternativas.

El ingeniero Gerardo Garduño Gutiérrez, uno de los líderes más destacados de este vigoroso movimiento, comenta: "De manera espontánea, pero coordinada, el pueblo está realizando todas estas manifestaciones de protesta, a través de unas 10 asociaciones civiles que aglutinan a distintos gremios y sectores de la población".

-¿De qué forma afectará la obra al pueblo de Santa Fe?

-Esa obra nos dejará sepultados a los pobres, pues está proyectada de la siguiente manera: El **tren** pasará por encima de la avenida Vasco de Quiroga, nuestra principal vialidad; y por encima del **tren** pasará una supermoderna autopista. De manera que será una descomunal obra de concreto de tres niveles, muy alta. Las dos vialidades elevadas estarán sostenidas por gruesas columnas, cada una con un peso de más de 150 toneladas. Abajo quedará el pueblo de Santa Fe, sin accesos al **tren** ni a la autopista y ya de por sí muy golpeado por la carencia de muchos servicios urbanos.

"También podrá imaginarse el caos que nos provocará la construcción de esa obra; durante varios meses habrá cierre de vialidades, ruidosas maquinarias trabajando, polvo, basura, cortes de luz, de agua, de servicio telefónico y varias afectaciones más."

-¿Cuántos pobladores se verán afectados? ▶

-Más de 80 mil personas, que somos quienes habitamos en las 34 colonias populares que conforman el pueblo de Santa Fe, fundado en 1532 por Vasco de Quiroga y que aún mantiene sus tradiciones y su identidad. Éstas también se verían muy afectadas con la obra.

-¿Qué medidas piensan tomar para defenderse?

-Por la vía jurídica interpondremos amparos, que serán individuales pero también por parte de agrupaciones vecinales; por ejemplo, la Unión de Colonos Camino Real interpondrá un amparo. Y además continuaremos con nuestros actos de protesta.

Garduño da la entrevista precisamente mientras encabeza una manifestación en la que participan unos 500 pobladores inconformes. Caminan rumbo al exclusivo Centro Comercial Santa Fe, cerrando vialidades a su paso y vigilados por policías y agentes de tránsito. Cargan un féretro pintarrajeado con el nombre de Peña Nieto. Tocan una tambora. Ondeán pancartas que rezan: "No al **tren** sobre Vasco de Quiroga"... "No al viaducto elevado".

Y a coro gritan contra el presidente y el jefe de gobierno capitalino Miguel Ángel Mancera: "¡Peña, Mancera, la misma chingadera!".

Sin dejar la vanguardia de la manifes-

tación, Garduño comenta que se les están uniendo los habitantes de 10 colonias de la delegación Cuajimalpa que también se verán perjudicados.

Y agrega: "A los colonos nunca se nos consultó para hacer la obra. Ni nos han presentado estudios de impacto ambiental ni ningún otro. Hemos logrado armar mesas de negociación con las autoridades de los tres niveles, pero finalmente éstas se cerraron al diálogo".

-¿Qué otras irregularidades detectan?

-Una total violación al uso de suelo y graves afectaciones a la ecología. Por ejemplo, las dos estaciones ferroviarias que quedarán en el Distrito Federal -la de Observatorio y Santa Fe- se construirán sobre vasos reguladores.

El líder vecinal hace una pausa para escuchar a algunos colonos que algo le consultan. Charla un rato con ellos. Luego prosigue sin dejar la caminata: "Los principales beneficiados con la obra serán los empresarios constructores. Tenemos información de que el consorcio de empresas que ganó la licitación en el tramo del Distrito Federal mantiene nexos con OHL y La Peninsular, las empresas que construirán el tramo mexiquense. Al final todo quedará en manos de los mismos empresarios... Y bueno, el gobierno federal está en manos de los políticos mexiquenses, quienes necesitan vías rápidas para venir a sus oficinas de la Ciudad de México". ●



Otro segundo piso. Repudio popular