



Universidad Autónoma del Estado de México

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Licenciatura en Ciencias Políticas y Administración Pública

TESIS

Tren Interurbano México-Toluca, posible impacto sobre la movilidad y la seguridad pública en las inmediaciones de las estaciones Toluca y Metepec.

Para obtener el grado de:

Lic. en Ciencias Políticas y Administración Pública

Presenta:

Gabriel Cruz Badillo

Directora:

Dra. Martha Esthela Gómez Collado

Toluca, México, noviembre 2019

Índice

Introducción.....	4
Capítulo 1. Teoría del Estado y su relación con el Tren Interurbano México-Toluca en materia de Seguridad Pública.....	10
1.1 Teoría del Estado.....	10
1.1.1 Concepto de Estado.....	10
1.1.2 Los Orígenes del Estado	12
1.1.3 Tipos de Estado	14
1.1.4 Formas de gobierno	15
1.1.5 La importancia del Estado y su articulación dentro del todo social	17
1.2 Seguridad Pública y Prevención del delito	17
1.2.1 Seguridad Pública.....	18
1.2.2 Seguridad Humana.....	20
1.2.3 Seguridad Ciudadana	20
1.3 Seguridad Pública en el Estado de México	23
1.3.1 Marco jurídico de la Seguridad Pública en el Municipio de Toluca.....	23
1.3.2 Percepción sobre la Seguridad Pública en el Estado de México	28
1.4 Beneficios esperados con el tren interurbano México-Toluca	32
1.5 Análisis comparativo entre el Tren Interurbano México-Toluca y el Sistema de Trenes RER de Francia	34
1.5.1 Orígenes	34
1.5.2 Infraestructura	35
1.5.3 Obras alternas.....	35
1.5.4 Incremento de la inseguridad.....	39
Capítulo 2. Análisis de la planeación municipal con respecto a la prevención del delito de las estaciones Toluca y Metepec y percepción ciudadana de las obras.	40
2.1 Análisis del Plan Nacional de Desarrollo	40
2.2 Análisis del Plan de Desarrollo del Estado de México.....	44
2.3 Análisis del Plan de Desarrollo Municipal de Toluca de Lerdo.....	49
2.4 Análisis del Plan de Desarrollo Municipal de Metepec	53
2.5 Percepción de la sociedad con respecto a la instalación del tren interurbano México-Toluca y la seguridad pública en la zona	56

Capítulo 3. Acciones del municipio de Toluca con respecto a la Seguridad Pública en la zona de la estación “Pino Suárez” del tren interurbano México-Toluca	75
3.1 Análisis de entrevistas realizadas a los sectores académico, político/administrativo y sociedad civil organizada.	83
3.2 Propuestas para el H. Ayuntamiento de Toluca y Metepec, con relación a la prevención de inseguridad pública en las estaciones del tren interurbano México-Toluca.	89
3.2.1 Propuesta para Caos Vial.....	89
3.2.1.1 Creación de estaciones intermodales para las estaciones Toluca y Metepec del Tren interurbano México-Toluca.	90
3.2.2 Propuesta para: Seguridad Pública.....	93
3.2.2.1 Creación de un Observatorio Ciudadano de Seguridad Pública	96
Conclusiones.....	98
Anexos	103
Anexo 1. Encuesta	103
Anexo 2. Entrevista	106
Entrevista a Mtro. Samuel Espejel Díaz Gonzáles, profesor investigador de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Autónoma del Estado de México.....	107
Entrevista Juan Rodolfo Sánchez, Presidente Electo de la Ciudad de Toluca 2019-2021.....	112
Entrevista a Gabriela Hernández Piña, Coordinadora de proyecto de la Secretaría Técnica en Universidad Autónoma del Estado de México.....	115
Referencias	118

Introducción

En el año 2016, la ciudad de Toluca de Lerdo fue sede de una de las más grandes reuniones internacionales del urbanismo, la reunión regional de América Latina y el Caribe acerca de la conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible – Hábitat III.

Dentro de esta reunión, el representante de ONU-Hábitat en México, Erik Vittrup mencionó: “La seguridad urbana que es importante para la agenda en la región va también a estar incluido como tema específico, el tema de la movilidad, el caos del transporte y los costos de transacción que tiene para la economía el tener una movilidad disfuncional, como lo podemos evidenciar aquí en la ciudad de México, donde ahora el gobierno tiene que prohibir la absurda cantidad de carros que han dejado circular” (Vittrup, 2016, 1).

Mismas condiciones que presentan Zonas Metropolitanas como el Valle de Toluca, esta última fue seleccionada como sede de esta reunión, debido al lugar que ocupa entre las principales Zonas Metropolitanas del país, por lo que hoy día, requiere de grandes cambios que beneficien el desarrollo urbano para mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos.

En el año 2013, el gobierno federal anunció su plan para construir uno de los megaproyectos de infraestructura más grandes del México contemporáneo, la propuesta de creación de un tren que conectará el Valle de Toluca con la zona poniente de la Ciudad de México, resultaba una necesidad urgente, ya que, según la página de Secretaría de Comunicaciones y Transporte Federal, el uso de un transporte masivo traería una disminución del tránsito vehicular en beneficio de 3.5 millones de habitantes, así, como una disminución de accidentes, que según la página oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, la carretera México-Toluca alcanzaba los 400 accidentes viales por año.

Desde entonces, la opinión pública ha estado dividida, algunos habitantes consideran que es una obra innecesaria, pues, al menos a ellos no les beneficia,

otros la ven como una salida a los problemas diarios de tránsito vehicular, de tiempo y de estrés al trasladarse a su destino de trabajo, de escuela o de recreación; es por eso, que, en esta investigación, encontramos la necesidad de abordar algunos posibles daños colaterales del megaproyecto.

En un artículo redactado por Miguel Vélez (2017) nos informa que con una longitud de 57 km y una velocidad promedio de 90 a 160 km/h se pretende que sea el tren más rápido y eficiente de toda América Latina, transportando hasta 720 pasajeros por tren, en un tiempo de 39 minutos entre las 6 estaciones que van desde el municipio de Zinacantepec, Estado de México, a la terminal de autobuses Observatorio, en el poniente de la Ciudad de México, todo esto, con una inversión promedio de 47 millones de pesos.

El tren interurbano México-Toluca fue una de las obras federales con mayor trascendencia en la administración 2012-2018, sin embargo, su impacto obligó a dependencias estatales y municipales a coordinarse, creando así, un proyecto intergubernamental, en el cual, dependiendo de los movimientos, la preparación y la recepción, podrá mejorar la movilidad de los usuarios mexiquenses con la Ciudad de México considerablemente o, en su defecto, generar consecuencias que no fueron tomadas en cuenta al planear la obra; tales como delincuencia, caos vial, saturación de servicios públicos municipales, comercio ambulante, entre otros.

En este proyecto de investigación, se descubrió acerca de las medidas que están tomando los ayuntamientos de Toluca y Metepec con relación a las estaciones del tren interurbano México-Toluca, que se encuentran en su territorio, así mismo, explicaremos, cuáles son las funciones del Estado con relación a la seguridad pública, y como el marco legal determina y otorga atribuciones y obligaciones a los ayuntamientos de brindar servicios públicos municipales, a través de la constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 115.

Se desarrollaron objetivos (mencionados más adelante), los cuales buscan explicar, analizar y observar las acciones preventivas con relación a la seguridad pública y tránsito alrededor de las estaciones del tren, salvaguardando la integridad de las

personas que habitan, trabajan, y quienes serán usuarios del futuro tren interurbano México-Toluca.

Se utilizaron herramientas metodológicas, como la encuesta, en la que se intentará conocer la opinión pública respecto a la obra, a su seguridad, a sus intereses, y, sobre todo, al trabajo actual de seguridad pública y una comparación con la perspectiva que se tenga, respecto a la seguridad pública y tránsito, que pueda generarse al ponerse en marcha el tren interurbano México-Toluca.

La entrevista fue útil para conocer y comparar los puntos de vista de especialistas en el tema de seguridad pública y tránsito, generando una investigación con características de corte cualitativo y cuantitativo, ampliando el panorama y generando perspectivas, las cuales, ayuden a lograr los objetivos planteados.

El uso de medios de transporte masivos, son vitales para que una ciudad con una población alta genere una movilidad satisfactoria, así como, priorizar al peatón y medios de transporte como la bicicleta, debido a que, según la jerarquía de la movilidad, son los tres medios que contribuyen a generar una movilidad satisfactoria, rápida, segura, amigable con el medio ambiente y eficiente.

Es por eso, que, a través del uso de la planeación estratégica, el proyecto del tren interurbano se podría convertir en un caso de éxito en la zona metropolitana del Valle de Toluca, creando condiciones que ayuden a la prevención del delito en zonas aledañas a las estaciones del tren, así como a la reestructuración del transporte público urbano en dichas zonas, todo esto, con la intención de generar mejores condiciones de vida para los habitantes de la zona, trabajadores y usuarios que coexistan alrededor de las estaciones del tren, en cuanto éste inicie su operación.

La creación de estaciones intermodales y alternativas como senderos seguros, observatorios ciudadanos, generarán una mayor democracia, empoderando a la sociedad civil y generando condiciones en beneficio de todos los habitantes del Valle de Toluca.

Desarrollando el objetivo de este proyecto, se investigó y analizó cuáles son las acciones que se están tomando en el Ayuntamiento de Toluca y Metepec para prevenir la delincuencia y tránsito vial que surjan, debido al incremento de población en sus municipios y sus alrededores, así como las acciones establecidas en el Plan de Desarrollo Municipal (2016-2018) para desarrollar propuestas, las cuales beneficien a la sociedad de las zonas aledañas a las estaciones del futuro tren, destacando el principio rector de la universidad pública, el conocimiento en beneficio de la sociedad.

La hipótesis por comprobar es que el tren interurbano México-Toluca traerá como consecuencia un incremento en la delincuencia y caos vial debido al incremento poblacional que transitará todos los días en las estaciones, y, que los ayuntamientos de Toluca y Metepec no han previsto acciones concretas para prevenir tal situación.

Un proyecto de esta magnitud pretende movilizar cantidades masivas de ciudadanos diariamente, lo cual, potencializará al Valle de Toluca, en una de las principales zonas metropolitanas con mayor inmigración en los próximos años, con la perspectiva de que atraiga a nuevos ciudadanos que laboren o estudien en la Ciudad de México y que no encuentren una opción de vivienda viable en la Ciudad de México.

Sin embargo, los municipios del Valle de Toluca no se encuentran preparados, para recibir la cantidad de inmigración que se espera, pues, no cuentan con recursos suficientes para la planeación y ejecución de un programa que, de abasto en cuanto a servicios públicos municipales, tales como la seguridad pública y tránsito; además de otros servicios y obras públicas alternas que se requieren para el buen funcionamiento de este megaproyecto de movilidad.

Así mismo, las administraciones municipales 2016-2018 no contemplaron acciones encaminadas a satisfacer las necesidades que sus municipios demandan, los cuales se ven reflejados en la opinión pública de los habitantes, quienes manifiestan preocupación por la puesta en marcha de este medio de transporte.

Teniendo como metodología un método analítico, debido a la cantidad de variables poco exploradas con las que se manejará la investigación, a raíz de un nuevo fenómeno el cual se pretende analizar.

Se utilizará un tipo de investigación exploratoria, debido a que el tema, al ser de características recientes y con pocos años del fenómeno, ha sido poco desarrollado y reconocido, esto porque el tren interurbano México-Toluca es de infraestructura reciente, así mismo, debido a las variables que se puedan presentar en los siguientes años, la hipótesis puede ser acertada o no, dependiendo de acciones que día a día puedan presentarse, como un cambio de administración a nivel estatal o federal.

Fueron utilizadas técnicas de investigación cualitativas y cuantitativas; por ejemplo, la encuesta que se aplicará a los ciudadanos que viven y transitan todos los días alrededor de la zona donde se crearán las estaciones del tren interurbano, y, la entrevista para los funcionarios públicos, académicos y miembros de la sociedad civil organizada, especialistas en el tema de la seguridad dentro del municipio de Toluca.

Las variables que se utilizaron fueron tomadas del Sistema Nacional de Seguridad Pública, del Plan de Desarrollo Municipal, Estatal y Federal, y demás dependencias que sean necesarias para el proyecto de investigación.

Esta tesis se desarrolló en 3 capítulos; en el capítulo 1, se analizó la Teoría del Estado y su relación con el megaproyecto federal “Tren Interurbano México-Toluca” todo esto, en materia de seguridad pública; entendemos al Estado como una persona jurídica con población, territorio y gobierno propio, dentro del cual a través de un contrato social, los ciudadanos otorgamos la soberanía a instituciones, las cuales tienen como objetivo garantizar la seguridad de cada uno de los ciudadanos, aplicando algunas teorías sobre la seguridad pública y prevención del delito, los ayuntamientos de Toluca y Metepec tienen como reto, adaptarse y prevenir la inseguridad y tránsito ante la puesta en marcha del megaproyecto.

En el capítulo 2, titulado “Análisis de la planeación municipal con respecto a la prevención del delito de las estaciones Toluca y Metepec, y percepción ciudadana de las obras” se llevó a cabo un análisis de los distintos planes de desarrollo a nivel federal, estatal y municipal con respecto a las obras complementarias del tren interurbano México-Toluca, así como una serie de encuestas realizadas a la población aledaña a las estaciones Toluca y Metepec, los resultados comprobaron la hipótesis planteada en esta investigación, ya que la población prevé inseguridad pública y tránsito en la zona de las estaciones.

Finalmente, en el capítulo 3 “Acciones del municipio de Toluca con respecto a la seguridad pública en la zona de la estación *Pino Suárez* del tren interurbano México-Toluca” se desarrollaron entrevistas a especialistas del tema, dichas entrevistas fueron desarrolladas con una metodología de carácter cualitativo-semiestructuradas, los resultados, al ser comparados entre los tres sectores, lograron ampliar el conocimiento respecto a las posibilidades que existen dentro de la administración pública municipal, estatal y federal, y con ello, poder elaborar una propuesta para que el Ayuntamiento de Toluca ponga en marcha, evitando la inseguridad pública y caos vial en la zona aledaña a la estación “Pino Suárez”.

Capítulo 1. Teoría del Estado y su relación con el Tren Interurbano México-Toluca en materia de Seguridad Pública

1.1 Teoría del Estado

Disciplina filosófica que estudia la esencia y finalidad del Estado, su denominación es de origen alemán, desarrollada a mediados del siglo XXI, su objetivo es el estudio del Estado, para obtener el bienestar general del mismo Estado, así como demostrar a través de la historia los avances y retrocesos que vaya cometiendo la humanidad.

1.1.1 Concepto de Estado

Para objetivos de esta investigación retomaremos las siguientes dos definiciones de Estado, después, definiremos de manera personal una tercera definición.

Definición Jurídica: Persona Jurídica formada por una comunidad política, asentada en un territorio determinado y organizada sobradamente en un gobierno propio con decisión y acción.

El Estado “es la organización política soberana de una sociedad humana establecida en un territorio determinado, bajo un régimen jurídico, con independencia y autodeterminación que persiguen determinados fines mediante actividades concretas” (Espejel, 2015, p. 2).

El Estado se define por una persona jurídica con Población, Territorio y Gobierno propio, en este entendido, es importante aclarar la importancia de la soberanía dentro de un Estado, ya que, un Estado soberano, tendrá la cualidad de autogobernarse a través de instituciones y una ley suprema, en el caso de nuestro país, esta ley suprema es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la cual señalará el contenido de Derecho y ninguna otra ley interna o externa del país estará sobre ella.

J. J. Rousseau describe a la soberanía en 5 aspectos:

- 1) Indivisible: Pertenece a una sola persona u órgano que manda
- 2) Inalienable: No se puede transferir a otra persona

- 3) Imprescriptible: No pierde el poder por el transcurso del tiempo
- 4) Absoluto: El poder se extiende sobre el soberano
- 5) Ilimitado: El mando no tiene límites o restricciones

El Estado, según los historiadores jamás ha sido el mismo, pues debido a su constante evolución, no es el mismo Estado el que conocemos actualmente al que llego a ser en sus inicios, probablemente es considerado una de las instituciones más antiguas, desde la *polis griega*, pasando por diversas culturas a lo largo de la historia, nos dicen la importancia que esta forma de organización político-jurídico-social, ha sido indispensable para la sobrevivencia del ser humano, como lo conocemos.

Pero no es hasta el siglo XV cuando, Nicolás de Maquiavelo nos habla del Estado moderno, introduciéndonos a una nueva forma de organización, la cual, hasta la fecha está presente en todo el mundo.

Debido a esto, el Estado moderno, tiene un objetivo, que es el de atender y mejorar fines sociales, colectivos, como dirían algunos autores “el bien común”, todo esto, debido a que se crea a partir de un conglomerado social, con bases jurídicas, que sirven para otorgar la soberanía en beneficio del bien común, el bien colectivo.

Tomando en cuenta el conglomerado social al cual representa y el cual brinda la soberanía, es importante resaltar sus poderes en los cuales esta última caerán, Ejecutivo, Legislativo y Judicial, situando a estos tres al mismo nivel jerárquico, ya que, como lo menciona la teoría de pesos y contrapesos, el poder no puede recaer en una sola persona y/o institución.

“Dentro del dominio de las ciencias sociales existe un campo de conocimiento, de carácter interdisciplinario, que se denomina diversamente "Teoría General del Estado", "Teoría del Estado Moderno", "Regímenes Políticos Comparados", o de algún otro modo singular. Su objeto es, precisamente, el estudio de los orígenes, el desarrollo y las características actuales del Estado. Es una materia interdisciplinaria cuyos especialistas utilizan uno o varios métodos para abordar su estudio: algunos usan el método histórico para conocer el desenvolvimiento del Estado a través del

tiempo y del espacio; otros, un método sociológico para estudiar a la nación, a la población o el pueblo como sus componentes: otros más, un método de la ciencia política para analizar las diversas formas de integración del poder público, de la autoridad y del gobierno; por último, la gran mayoría de los tratadistas usan el método jurídico para entenderlo como la unidad del orden jurídico o como sistema de derecho positivo." (Pichardo, 2002, 13).

Para esta investigación, nos enfocaremos en saber el desarrollo y las características del Estado, así como sus funciones en tema de seguridad y prevención del delito, la forma en salvaguardar la vida de la población, así como parte de la planeación y otras herramientas de la Administración Pública, que puedan prever algún problema social que en el futuro pueda presentarse en nuestro entorno, finalizando con una propuesta hacia los organismos públicos correspondientes, para tomar medidas necesarias en el progreso y bienestar común.

1.1.2 Los Orígenes del Estado

Cuando hablamos sobre el surgimiento del Estado hay muchas incógnitas que nos surgen es ese momento, una de ellas, planteada por el mismo Hans Kelsen (1992) es ¿realmente el Estado existe? Y la respuesta a esta pregunta es afirmativa, el Estado como tal existe, tanto así que se encuentra conformado por un pueblo que será tangible obviamente, esto es un tanto complejo de comprender, ya que tangiblemente el Estado no se puede percibir, resulta un complejo organizacional que se encuentra presente en nuestro día a día, en el que estamos inmersos muchas veces sin tenerlo presente, y a eso de manera precisa se le llama Estado.

Éste, acorde a su naturaleza y a sus elementos podemos identificarlo como país, igualmente hacemos referencia a un gobierno, gobierno que representa a ese grupo de gente, el pueblo, que se encuentra en determinado lugar y como sabemos es un elemento de tan importante institución social.

Como anteriormente lo refería este tema es sinónimo de complejidad, del cual derivan muchas interrogantes, pero concretamente y las más importante sería ¿siempre ha existido esta figura? Y si no es así, ¿dónde?, ¿cuándo? y ¿cómo se crea el Estado?; para darnos un panorama de la concepción del Estado, resulta

complicado empezar a conocer su origen, siendo la inquietud intelectual más importante hasta el momento, pero al mismo tiempo es la herramienta perfecta que nos ayudaría a formular una hipótesis en este enfoque teórico-genético, es decir el que nos daría una guía para llegar al Origen del Estado.

Actualmente existen dos Teorías que tratan de explicar el origen del Estado, la primera es Teoría Naturalista, la cual, nos dice que el Estado es algo natural, que ha existido desde antes del ser humano mismo, por lo que, los individuos están al servicio del Estado; esta teoría es defendida por Aristóteles, Tomás de Aquino y Platón. La segunda es la Teoría Contractualista, la cual, nos dice que el Estado es una creación del hombre, un contrato social o acuerdo, el cual garantizara el bienestar común y la seguridad de los individuos, dejando al Estado al servicio del individuo; esta teoría es defendida por J. J. Rousseau, J. Locke y T. Hobbes (Espejel, 2015, p. 4).

En este mismo tenor y siguiendo con las interrogantes que son de suma importancia para comprender dicha institución y su creación, la siguiente sería, ¿cómo se crea? Para ello es indispensable recurrir a una metodología específica que nos señale el camino correcto para la respuesta a esta interrogante, en este caso se recurre a dos métodos, los cuales son los siguientes:

Federico Engels es uno de los primeros autores en tratar de llegar al fondo del asunto y el comienza por indagar en datos antropológicos de ese tiempo, solo que en esa época no se contaba con datos exactos ya que no se encontraban debidamente sistematizados y por ende no eran suficientemente útiles para los filósofos políticos. Para la realización de su obra tuvo que tomar referencia de varios autores, entre ellos a un escritor estadounidense llamado Lewis H. Morgan (con su obra denominada “La Sociedad Primitiva”, quien efectuó estudios de campo con las comunidades indígenas de su país.

Desde épocas antiguas, hasta apenas el siglo pasado diversos autores se planteaban este problema, porque era considerado así, que se debía reflexionar desde un punto de vista filosófico-racional, el cual debía resolverse con cada

característica que poseían los individuos que habitaban un lugar determinada, ya que lógicamente estos daban lugar a construir la figura del Estado.

Hoy en día, este problema sigue vigente, pero poco a poco se trata de darle una respuesta más concreta y científicamente comprobable, empleando datos concretos en los diferentes campos que este abarca, datos como lo son antropológicos específicamente en su rama etnológica, sociológica e inclusive biológica, ya que cada vez se busca comprender más la raíz de como aparece esta institución.

Cabe destacar, que como se vienen trabajando conceptos desde épocas antiguas, no se puede dejar a un lado el método filosófico, dada la experiencia inmediata que este nos brinda, pero es importante implementar otros métodos para las respuestas evidentemente de que es el Estado.

México es un país con un Estado Federal y paraestatal, organizado por tres poderes: ejecutivo, legislativo y judicial, regido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, concluyendo, a México y a la mayoría de los países del mundo como un Estado Constitucional, ya que manifiesta la necesidad de una ley suprema (constitución) una división de poderes y el brindar derechos fundamentales a sus ciudadanos.

1.1.3 Tipos de Estado

Existen dos divisiones en los Tipos de Estado, el Estado Simple y el Estado compuesto, retomaremos ambas y, así mismo, definiremos cuales son las diferencias y similitudes entre estas dos divisiones.

Estado Simple

Estado Centralista en el que se ejerce la soberanía sobre un mismo pueblo en un mismo territorio y tendrá forma centralista en aspecto político y administrativo con órganos centrales de proyección nacional (ejerce el poder a través de autoridades locales), su administración puede ser: centralizada, desconcentrada o descentralizada

Estado Compuesto

Asociación de dos o más Estados para obtener fines comunes. Los tipos de Estado compuesto son:

Estado Federal: Se encontrará dividido en Estados, los cuales tendrán autonomía para regirse, sin embargo, también el Estado Federal tendrá soberanía Nacional, la cual no podrá ser superada por ningún otro Estado y contará con las siguientes características:

- 1) Tendrá una Constitución escrita
- 2) Tendrá división de poderes
- 3) Elementos Geográficos o culturales para mantener la unión Nacional

México, cuenta con un Estado Federal, descritas sus características anteriormente.

Estado Confederado: Unión de varios estados que conservan su soberanía y se rigen por determinadas leyes con el propósito de obtener un beneficio común; y las principales características son:

- 1) La unión es únicamente un pacto
- 2) El objetivo de la unión es comercial o bélico
- 3) Conservan su soberanía
- 4) Pueden separarse cuando un país así lo desee

1.1.4 Formas de gobierno

La primera forma de gobierno que se puede observar es la Monarquía, definida como el gobierno de uno, fue una de las mayores organizaciones sociales hasta antes de la Revolución Francesa, el poder se transfería de manera hereditaria. El siguiente cuadro muestra los tipos de Monarquía, así mismo sus características.

Tabla 1. Tipos de Monarquía

Clasificación de la Monarquía	Características
Monarquía absoluta	El rey es la figura suprema y titular de la soberanía. No existe la división de poderes.
Monarquía constitucional	El rey se encuentra sujeto a las disposiciones constitucionales. Existencia de otros organismos en los que cae la soberanía.
Monarquía Parlamentaria	El poder legislativo (Parlamento) regula el funcionamiento del Estado y las funciones del rey.

Fuente: Elaboración propia con información de Apuntes de la materia Derecho Constitucional, UAEMéx, 2015.

Formas republicanas

Las jefaturas del Estado se pueden atribuir a una sola persona o un grupo, (presidente o primer ministro) elegidos a través del sufragio o cualquier otro medio electoral, además, existe una ley suprema (Visto anteriormente en este mismo capítulo) la cual, al menos en México, es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, originando una división de poderes (Ejecutivo, Legislativo y Judicial).

En el caso de nuestro país, hemos adoptado una forma republicana, presidencialista, en la cual, el poder Ejecutivo y el Legislativo son elegidos a través de la vía electoral, esto para generar legitimidad en las autoridades del país.

México es un país, que a lo largo de su historia se ha modificado adaptando sistemas políticos, formas de gobierno y tipos de estado, ya sea desde su independencia, hasta el México contemporáneo. La historia de diversos países, sin exceptuar al nuestro, otorgo ciertas dictaduras, las cuales trajeron como consecuencia revoluciones y nuevas formas de legitimar el poder, así como

mecanismos para desarrollar una democracia, ya sea a través de Partidos Políticos, el voto o cambios en la Ley suprema de cada país, garantizando una Administración Pública eficiente y eficaz para acompañar al Estado en su proceso de modernización.

1.1.5 La importancia del Estado y su articulación dentro del todo social

Como menciona Herman Heller (2014) podemos decir que la realidad social no puede ser considerada, bajo ningún concepto, sino como la acción humana. Así que, con lo visto anteriormente acerca de la teoría general del estado, observamos una gran y estrecha relación entre las funciones del Estado y las personas que en ella se concentran, es evidente como todo este concepto psicológico se ve revuelto con las funciones primordiales del Estado y como reconocer que este último, trabajara y funcionara dependiendo de los individuos que en este existan.

Individualizar al Estado para poder convertirlo en algo mayor es, sin duda, un acierto que no debemos pasar por alto, pues, como lo menciona el autor Herman Heller, nunca puede considerarse al Estado como única función la economía, la política o las obras, si no un conjunto de todas éstas, mismas que podrán aportar los individuos en su mayoría, con base en opiniones o puntos de vista que reflejen el contexto de toda su vida, cuestiones ideológicas, religiosas, económicas, entre otras.

El Estado es “una estructura de dominio constantemente renovada a través de una obra común, actualizado representativamente, que ordene en última instancia los actos sociales sobre un territorio determinado” (Colegio de Ciencias Políticas y Administración Pública, 2012, p. 333-338)

1.2 Seguridad Pública y Prevención del delito

México, durante los últimos años, ha sido calificado por organizaciones mundiales, como un país inseguro, un país que ha caído en manos de la delincuencia organizada, del narcotráfico y la corrupción.

Durante el sexenio de Felipe Calderón (2006-2012), el gobierno federal intento combatir esta delincuencia con más violencia, la famosa “guerra contra el narco” ha

desatado lo que hasta el día de hoy es una cadena de muertes en el país, que solo eventos como la revolución mexicana o la independencia habían presentado, esto, en relación con el número de muertes comparado con la población que vivía en el país en ese entonces.

Para entender un poco más acerca de la Seguridad Pública, usaremos algunos conceptos acerca de la paz, la seguridad y el bienestar común, (Palacios, 2014) menciona: “La paz es un medio para alcanzar el desarrollo social, pero ello requiere de la seguridad”. Como lo menciona el autor, la paz y la seguridad deben ir de la mano, una complementando a la otra, sin embargo, es importante observar, cuales son algunas definiciones acerca de seguridad pública, así como de paz, para profundizar en el análisis de su interrelación como conceptos conectados.

Para la UNESCO, “La paz no puede consistir tan solo en la ausencia de un conflicto armado, sino que supone principalmente un proceso de progreso, justicia y respeto mutuo entre los pueblos, concebido de afirmar la construcción de una sociedad internacional en la que todos pueden hallar su verdadero lugar y disfrutar de su parte de los recursos intelectuales y materiales del mundo” (Hicks,1999)

Sin embargo, el concepto de paz ha ido evolucionando, desde ser la “carencia de guerra”, convirtiéndose en uno más complejo, como lo vimos anteriormente por la UNESCO, en el cual se evita en todo momento tocar el tema de guerra, pues, la sola palabra no resulta favorable al entender el concepto de paz, y, en años recientes ha ido progresando como un concepto que no involucra solo a la guerra, pues la guerra es un tipo de violencia.

No obstante, la violencia puede presentarse en diversas formas, dando resultado a la paz como antónimo de violencia, misma que puede presentarse en diversas formas y no solo con naciones externas, si no, puede presentarse hasta en los círculos sociales más pequeños, la familia, entre otros.

1.2.1 Seguridad Pública

Ramos, (2005, p. 35) plantea: “la seguridad pública hace referencia al mantenimiento de la paz y el orden público que se logra a través de los mecanismos

de control penal y de las acciones de prevención y represión de ciertos delitos y faltas administrativas que la vulneran, particularmente a través de los sistemas de procuración e impartición de justicia”; en otras palabras, la seguridad ciudadana se encargará de mantener el orden social y el bienestar común, a través del Estado y todas aquellas dependencias que deriven de este, con la finalidad de mantener al conglomerado social en un ambiente de paz y libertad.

Para entender un poco más, recordemos la primicia del contractualismo, la cual expone la idea de un contrato social, tan antiguo como la historia misma, que las personas han creado desde que el hombre vive en sociedad, en el cual ceden parte de su libertad, acatándose a un conjunto de normas, creando un Estado Soberano, el cual tendrá la función principal de garantizar su seguridad, tanto humana como pública.

La seguridad pública se divide en dos fases, la primera, el acto punitivo y la segunda siendo la prevención del delito, la primera se encargará de castigar de forma represiva a los ciudadanos que cometan algún delito, mientras que la segunda se encargara de, como su nombre lo dice, prevenir a través de programas, cuerpos policiacos y agencias de inteligencia los posibles delitos que se puedan originar dentro de la sociedad.

Si bien, estos dos puntos en los que la seguridad pública se ha encargado de trabajar, aun no se ha considerado a la cultura de participación ciudadana como un tercer punto, pues, como lo veíamos al principio de este apartado, el gobierno Federal se ha encargado de combatir la violencia con violencia, sin mirar el desarrollo social como una alternativa de mejorar y prevenir la delincuencia dentro de nuestro entorno, y si bien, el Estado es el órgano principal en garantizar la seguridad, a través de sus dependencias Federales, Estatales y Municipales, se ha visto rebasado por la sociedad y sus necesidades.

1.2.2 Seguridad Humana

La seguridad humana, un término, que surge a finales del siglo pasado en las Naciones Unidas y que hoy en día, ha tomado fuerza debido a la importancia que presenta en una sociedad, obligando a los gobiernos en salvaguardar a sus ciudadanos de aspectos tanto políticos, económicos, sociales, culturales y personales. Todo esto yendo más allá de proteger las libertades básicas, pues, el concepto de seguridad humana trata de fomentar al individuo en alcanzar su máximo desarrollo humano, así como el de facilitar los elementos de supervivencia.

Este término, también ha demostrado algunos problemas, ya que, dependerá de la capacidad de los gobiernos en poder brindar dichos apoyos a sus ciudadanos, en el caso de América Latina, nos enfocaremos a la seguridad personal, misma que se ha visto rebasada debido a la carencia de cuerpos policíacos, corrupción y el constante incremento del crimen organizado, el cual impide a la sociedad el poder lograr su máximo desarrollo, creando, un vacío, dentro de los términos e intenciones que esta seguridad humana trata de garantizar al ser humano en general.

1.2.3 Seguridad Ciudadana

Algunos conceptos acerca de la Seguridad Ciudadana:

- La seguridad ciudadana no es solo la lucha contra el crimen sino también es la creación colectiva de un ambiente propicio y adecuado para la convivencia pacífica de las personas. La seguridad ciudadana no es tarea exclusiva de los policías, serenos o ronderos, sino que incluye a todos los ciudadanos y a las instituciones del Estado. La seguridad ciudadana pone énfasis en las labores de prevención y control -antes que de represión- de los factores que generan violencia y seguridad. Trabajando y demandando una mayor eficiencia en el aparato judicial, una mejor presentación de servicios públicos, entre otras funciones del Estado, estaremos atendiendo el problema de la inseguridad de las personas. (Instituto de Defensa Legal de Perú, 2003, p. 163)

- La seguridad ciudadana incluye la seguridad jurídica, la seguridad social, la defensa del principio de legalidad y del medio ambiente, la lucha contra la pobreza, el respeto a los derechos civiles y políticos, así como el derecho a tener condiciones económicas y sociales que permitan el desarrollo de todas las potencialidades. Cuando las personas naturales y jurídicas pueden adelantar sus actividades, cuando sin temor a sufrir menoscabo o daño físico, psíquico, social, político, cultural, moral o patrimonial pueden ejercer responsable y libremente sus derechos y libertad, podemos afirmar que tenemos seguridad ciudadana. (Delgado, 1998, p. 75)
- “(...) puede concebirse de forma amplia como las condiciones que generan un contexto que minimiza los riesgos y potencia el tejido social para que las personas, en tanto ciudadanos sujetos de derecho, puedan desarrollarse de acuerdo con los proyectos de vida que han definido”. (García, 2005, p. 69) y

Es innegable afirmar que toda la oleada de delincuencia se origina debido a la falta de oportunidades laborales y educativas, a los bajos sueldos, a las jornadas extremas y mal recompensadas, a la corrupción y a una mala planeación en los programas sociales, originando violencia e incremento en la delincuencia organizada.

Es por eso, que la seguridad ciudadana, funciona de manera más eficaz, pues, el mantener una ciudad con un cuerpo policiaco tan grande, sería imposible, sin embargo, al involucrar a la sociedad en temas de autoprotección, de criterios más complejos y de oportunidades tanto laborales como educativos, se genera una sociedad menos conflictiva y con mayor prevención, así mismo, genera una sociedad que pueda alcanzar un desarrollo humano mayor, al involucrar gente de la sociedad civil, desde ONG, asociaciones civiles, ligas de ciudadanos, se crea una cultura de participación, misma que propicia a un desarrollo más completo de las actividades del Estado.

En México, el gobierno federal ha iniciado con esta participación ciudadana, sin embargo la población que se ha sumergido en estos observatorios jurídicos es muy

poca y no se puede ver reflejado aun todos los beneficios que la seguridad ciudadana puede traer, pues al ser el modelo de seguridad más completo, que abarca tanto la seguridad nacional, pública y humana, arroja como resultados el bienestar común, en una cultura de prevención y no de represión, misma que en la cultura de seguridad pública es muy común, y en ciertos casos, hasta resulta contradictoria, un ejemplo, la guerra contra el narco, en la administración federal mexicana 2006-2012.

Tabla 2. Diferencias entre Seguridad Publica y Seguridad Ciudadana

Seguridad Pública	Seguridad Ciudadana
Paradigma: Razón de Estado	Paradigma: Estado democrático de derecho
La seguridad es una atribución del poder	La seguridad es una condición de libertad expresada en un derecho ciudadano
El objetivo de la seguridad es el orden público (estático)	El objetivo de la seguridad es garantizar el ejercicio de las libertades (dinámico - valoración compleja entre los derechos y su protección.
La seguridad es un fin en sí mismo	La seguridad es un medio (instrumento) para alcanzar los fines superiores de la democracia (DDHH)
La responsabilidad de la seguridad se reserva al Estado y funciona como mecanismo de poder	La responsabilidad recae en gobierno y gobernados, e involucra intercambios y controles horizontales
Individuo-ciudadano (espectador)	El Individuo-ciudadano establece una relación activa con su derecho a la seguridad

El aparato de Estado opera al margen de los ciudadanos (estática)	Las instituciones, en un plano de intercambio, logran adaptarse ante el cambio social (dinámica)
Ciudadanos e instituciones en paralelo: control y confianza innecesarios	El control y la confianza son factores reguladores de la relación entre instituciones y ciudadanos
Calidad baja o nula en el servicio, “decisionismo” e intuición	Perfil institucional progresivamente técnico – profesional

Fuente: Seguridad Ciudadana: Visiones compartidas, IAPEM, 20014 pp. 63-64.

1.3 Seguridad Pública en el Estado de México

1.3.1 Marco jurídico de la Seguridad Pública en el Municipio de Toluca

La seguridad pública en los municipios del Valle de Toluca, así como en el resto de la entidad se ha visto superada en múltiples ocasiones por el crimen organizado, esto, a consecuencia de múltiples factores, ya sea la falta de organización, la carencia de un plan de seguridad preventiva o, la pésima coordinación de trabajo en intermunicipal, seguridad municipio-estado o seguridad municipal-federal.

Y a pesar de las reformas al artículo 5 de la Ley Orgánica Municipal del Estado de México, la cual se refiere a la práctica de seguridad pública, y que se pretende, tener proyectos y planes preventivos, en la realidad, vemos día a día, como el Municipio, se ha visto carente en su obligación constitucional de brindar seguridad, como servicio público principal.

Los municipios del Valle de Toluca, al igual que todos los municipios que pertenecen al país, toman como principal atribución, aquella que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos menciona en su artículo 115, en el cual habla sobre sus obligaciones y regulación financiera, para fin de esta investigación, retomaremos el apartado III y V de dicho artículo.

Atribuciones constitucionales en el municipio

Artículo 115. Los Estados adoptaran, para su régimen anterior, la forma de gobierno republicano, representativo popular, teniendo como base de su división territorial, y de su organización política y administrativa, el Municipio Libre, conforme a las bases siguientes:

....

III. Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes:

- a) Agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de sus aguas residuales;
- b) Alumbrado público.
- c) Limpia, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de residuos;
- d) Mercados y centrales de abasto.
- e) Panteones.
- f) Rastro.
- g) Calles, parques y jardines y su equipamiento;
- h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito;**
- i) Los demás que las Legislaturas locales determinen según las condiciones territoriales y socioeconómicas de los Municipios, así como su capacidad administrativa y financiera.

Sin perjuicio de su competencia constitucional, en el desempeño de las funciones o la prestación de los servicios a su cargo, los municipios observarán lo dispuesto por las leyes federales y estatales.

Los Municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios

públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan. En este caso y tratándose de la asociación de municipios de dos o más Estados, deberán contar con la aprobación de las legislaturas de los Estados respectivas. Así mismo cuando a juicio del ayuntamiento respectivo sea necesario, podrán celebrar convenios con el Estado para que éste, de manera directa o a través del organismo correspondiente, se haga cargo en forma temporal de algunos de ellos, o bien se presten o ejerzan coordinadamente por el Estado y el propio municipio;

Las comunidades indígenas, dentro del ámbito municipal, podrán coordinarse y asociarse en los términos y para los efectos que prevenga la ley.

....

V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:

- a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal;
- b) Participar en la creación y administración de sus reservas territoriales;
- c) Participar en la formulación de planes de desarrollo regional, los cuales deberán estar en concordancia con los planes generales de la materia. Cuando la Federación o los Estados elaboren proyectos de desarrollo regional deberán asegurar la participación de los municipios;
- d) Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales;
- e) Intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana;
- f) Otorgar licencias y permisos para construcciones;
- g) Participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas y en la elaboración y aplicación de programas de ordenamiento en esta materia;

- h) Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial; e
- i) Celebrar convenios para la administración y custodia de las zonas federales.

En lo conducente y de conformidad a los fines señalados en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, expedirán los reglamentos y disposiciones administrativas que fueren necesarios.

El municipio, a cuenta de lo que obliga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, podemos verlo como el puente directo entre el Estado y la sociedad, pues al ser el más cercano a la ciudad, es el principal órgano de gobierno que podrá definir y actuar en los problemas públicos que existan en las distintas comunidades, como lo menciona el artículo 115 en el apartado III y V, el municipio tendrá la responsabilidad de brindarle seguridad pública, y, en caso de ser necesario, se asociará con otros municipios y/o Estado, para lograr el buen funcionamiento de los servicios públicos.

Así mismo, en el apartado V, menciona en su inciso “a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal;” en el cual podemos resaltar la planificación del desarrollo urbano municipal, a través de sus departamentos de planeación, los cuales en municipios como Toluca, Zinacantepec y Lerma, no han iniciado o, al menos, dado a conocer planos, acerca de las obras alternas al tren interurbano México-Toluca, obras en materia de Seguridad Pública, tránsito, educación o vivienda.

Mismas que son necesarias y obligatorias para el día que el tren interurbano México Toluca este en operaciones, pues, el garantizar estos servicios, como lo vimos anteriormente, es una obligación constitucional.

Julián Salazar (2008) menciona: “una de las funciones originarias y fundamentales del municipio es la de brindar atención a las exigencias colectivas, que van desde la satisfacción de necesidades primarias hasta las de tipo cultural, económico y social; a esta actividad se le denomina: prestación de servicios públicos

municipales”. Dichos servicios que constitucionalmente obliga al municipio serán de gran importancia para conseguir el bienestar común.

Una de las funciones públicas que el Estado garantiza es la seguridad, esto se menciona dentro del artículo 21 de la constitución política en el apartado de policía preventiva municipal y tránsito. Con esto, podemos observar la Importancia entre el municipio y la regulación de seguridad pública, mantener el orden y el libre tránsito vehicular.

Problemáticas que se abordarán en este proyecto de investigación, acerca del tren interurbano México-Toluca y la desestabilización del orden que se pronostica afectará a los principales municipios del Valle de Toluca, así como sus problemáticas de tránsito que generará cada una de las estaciones que este tendrá.

Datos arrojados por la página del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), posicionan al Estado de México como el tercer lugar a nivel nacional en presuntos delitos registrados en las intervenciones de la policía municipal hasta 2012, cifra que ha ido en aumento a partir de los siguientes años, sin tener una fuente segura, considero que el Estado de México ha escalado lugares, convirtiéndose en el segundo o primer lugar a nivel nacional.

Por otra parte, la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2017, ha tenido el objetivo de estimar el número de víctimas y delitos en el año 2016, así como medir la percepción de los habitantes con respecto a la seguridad pública del lugar en donde viven, sus resultados arrojaron un total de 7, 492, 242 delitos dentro del territorio del Estado de México durante el año 2016, en los cuales el 82% de ellos, la víctima manifestó haber sufrido un daño que va desde lo económico, lo emocional o psicológico hasta lo físico o laboral. (ENVIPE, 2017, p. 3)

La ENVIPE nos permite estimar, que el costo a consecuencia de la inseguridad y el delito tan solo en hogares durante el año 2016 representa un total de 46 278.8 millones de pesos, tan solo para el Estado de México, mientras que, para el país, la cifra aumenta a 229.1 millones de pesos, es decir, 1.1 del PIB nacional.

Lamentablemente el porcentaje de delitos denunciados fue de 7.8% en el año 2016, de los cuales el Ministerio Público únicamente inicio averiguación previa o carpeta de investigación en 69.4% de los casos.

En la siguiente tabla, se compara el nivel de cifra negra (casos denunciados e inicio de averiguación previa o carpeta de investigación) comparados con los últimos 4 años, a nivel estatal y Federal. Cabe mencionar que en un total del 49% de estos casos, el Ministerio Público marca como *No paso nada* o *No se continuó* con la investigación.

Tabla 3. Cifra Negra Nacional y en el Estado de México

Entidad	Cifra Negra 2012 (%)	Cifra Negra 2013 (%)	Cifra Negra 2014 (%)	Cifra Negra 2015 (%)	Cifra Negra 2016 (%)
Nacional	92.1	93.8	92.8	93.7	93.6
Edo. De México	93.4	96.0	93.6	95.4	94.6

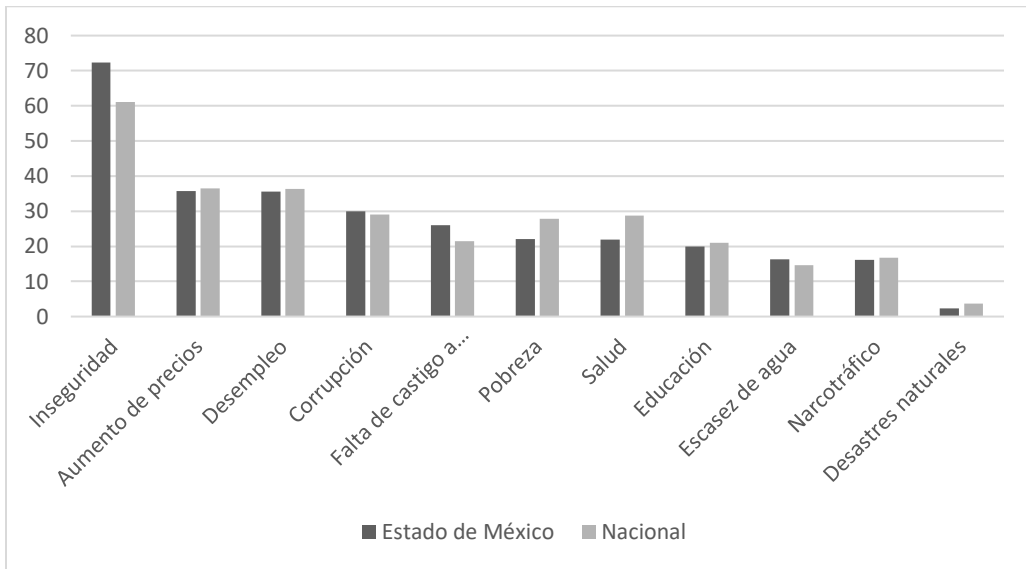
Fuente: ENVIPE 2017

Entre las múltiples causas por las cuales las personas no denuncian se encuentra el miedo a la extorsión, a trámites burocráticos largos y sin resultados y la desconfianza a la autoridad, presentando así, un serio problema de legitimidad ante los cuerpos policiacos que laboran en el Estado de México y en el país.

1.3.2 Percepción sobre la Seguridad Pública en el Estado de México

Para el año 2016, el mexiquense consideraba a la inseguridad pública como el principal problema en el Estado, seguido de aumento de precios y el desempleo, esto no solo se repite en unos cuantos estados de México, si no, que es considerado al menos por el 61% de la población como el mayor problema en el país.

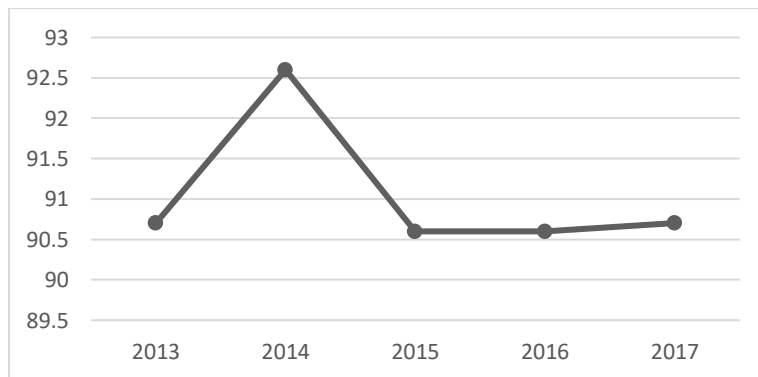
Gráfica 1. Distribución porcentual de los principales problemas



Fuente: Elaboración propia con datos de ENVIPE 2017

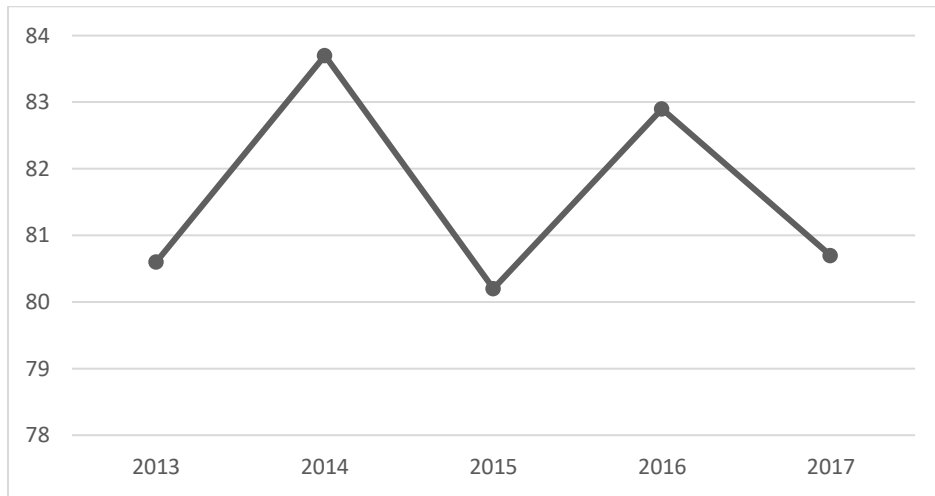
Este mismo medio, informa que, en el Estado de México, el 63.7% de los ciudadanos consideran que vivir en su entorno más cercano, Colonia o Localidad es Inseguro, a nivel entidad federativa, la cifra es de 90.7%.

Gráfica 2. Percepción de inseguridad en el Estado de México 2013-2017



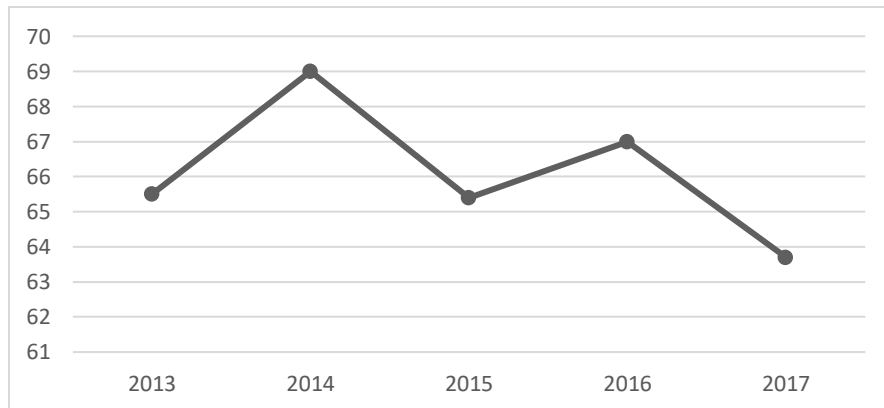
Fuente: Elaboración propia con datos de ENVIPE 2017.

Gráfica 3. Percepción de Inseguridad en Municipio o Delegación 2013-2017



Fuente: Elaboración propia con datos de ENVIPE 2017

Gráfica 4. Percepción de Inseguridad en Colonia o Localidad 2013-2017



Fuente: Elaboración propia con datos de ENVIPE 2017

Por otro lado, los ciudadanos del Estado de México tienen una percepción de inseguridad mayor en el Transporte público, seguido por cajeros automáticos, bancos, la calle y mercados; reflejo de la mala distribución y pésima seguridad que se presenta en el transporte público, tanto en el Valle de Toluca, como en toda la entidad.

Es de resaltarse la importancia que tienen los ciudadanos y sus percepciones respecto a medios de comunicación o vivencias que afectan su estilo de vida,

llegando a obligarlos a modificar su estilo de vida, entre lo que destaca el salir a la calle con poco dinero, salir de noche, usar joyas, relojes o aparatos electrónicos, y un 33% de la población ha decidido hasta dejar de usar el transporte público por el miedo de ser víctima de la inseguridad (ENVIPE, 2017, p.26).

En cuanto a seguridad pública, los ciudadanos no tienen una buena percepción ante sus autoridades, pues en la que menos confían dentro del Estado de México, se encuentra la policía de tránsito, ministerial o judicial, el Ministerio Público, así como la policía municipal, en donde 4 de cada 10 personas confían en su trabajo, así como en la corrupción que estos policías o dependencias puedan ejercer.

Los ciudadanos del Estado de México solicitan y consideran que algunas soluciones para mejorar la seguridad pública en su entorno sería el mantenimiento y creación de alumbrado público, construcción y mantenimiento de áreas de recreación, mayor patrullaje, operativos contra la delincuencia, programas para promover las denuncias, así como un mayor apoyo al desempleo y mejorar los ingresos de las familias.

Lo mencionado anteriormente, con el objetivo de atacar la delincuencia en los distintos puntos del Estado de México, por otro lado, con la apertura del tren interurbano México-Toluca, se ha creado un debate entre los ciudadanos que habitan cerca de las zonas donde se colocaran las distintas estaciones, pues se prevé un índice de delincuencia mayor, debido a la escasa seguridad pública que hay en las zonas, así como la multitud de gente que día a día estará transitando por la zona, creando focos rojos de delincuencia, así como robo y pérdida de control por parte de las autoridades encargadas de brindar seguridad pública en la zona.

Durante el 2016, distintas zonas del Estado de México, así como de la Ciudad de México, recolectaron firmas para evitar la construcción del tren interurbano, así mismo, a principios del 2017, el Frente Vecinal Poniente, encabezado por el abogado Ricardo Galván presentaron un juicio de amparo colectivo en contra de la construcción del Tren Interurbano México-Toluca, mismo que no han tenido efecto, debido a la decisión del gobierno federal en impulsar el megaproyecto, esto, sin

analizar ni prever las distintas obras alternas que deben colocarse en los distintos puntos del proyecto (Vergara, 2017, p. 1).

1.4 Beneficios esperados con el tren interurbano México-Toluca

La zona metropolitana del Valle de Toluca ha sido tema de estudio para múltiples urbanistas y geógrafos en los últimos años, debido al crecimiento y desarrollo urbano tan acelerado que ha tenido en la última década.

Desde el inicio de la creación, la Ciudad de México ha tenido 73 reuniones con participación ciudadana y autoridades delegaciones, 49 reuniones institucionales y 9 recorridos reinstitucionales, obligando a modificar ciertas rutas del proyecto (Secretaria de Comunicaciones y Transportes, 2015).

En el año 2016, Toluca fue sede de la reunión regional de las Naciones Unidas, sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, seleccionada, por ser una de las 5 urbes más grandes del país y con prospectiva a escalar al tercer puesto a nivel nacional, su cercanía con la capital del país, así como su principal fuente de ingresos en el sector industrial, convierten a la zona en la ideal para ocupar estos puestos dentro de las urbes más desarrolladas de México.

En materia económica, el Estado de México se encuentra entre los primeros 5 Estados en aportación al PIB Nacional, esto, en gran medida por los aportes que otorga la Zona Metropolitana del Valle de Toluca.

Compuesta por 22 municipios, la Zona Metropolitana del Valle de Toluca es la segunda más grande del Estado, y alberga uno de los municipios más ricos del país: Metepec, así mismo, cuenta con una gran cantidad de ciudadanos que día a día estudian, trabajan o visitan la Ciudad de México.

Teniendo en cuenta todos estos factores, el gobierno federal, administración 2012-2018 ha propuesto la creación del tren interurbano México-Toluca, con la intención de facilitar la movilidad entre los ciudadanos del Valle de Toluca, con los de la capital del país, la zona Poniente de la Ciudad de México.

El tren tendrá 6 estaciones con sede en los municipios de Zinacantepec, Toluca, Metepec, Lerma y las delegaciones Álvaro Obregón y Cuajimalpa del Morelos,

específicamente en la zona de Santa Fe y Observatorio, dejando múltiples beneficios de movilidad, economía y productividad en los municipios antes mencionados.

El proyecto forma parte de los objetivos trazados en el Plan Nacional de Desarrollo, que tiene como meta lograr que las ciudades se conecten, disminuyendo el CO2 en 27,827 ton/año, lo equivalente a la producción de oxígeno de 225 hectáreas de bosque, esto gracias a que se pretende implementar una alternativa en sistema de transporte masivo, sustentable y disminuir el uso de automóviles o autobuses considerablemente, beneficiando a 3.5 millones de habitantes que se veían afectados por el uso excesivo de la autopista México-Toluca y la carretera libre México-Toluca y disminuyendo la tasa de accidentes 400 veces, en las vialidades anteriormente mencionadas (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2015).

Brindando el servicio a 230 mil pasajeros por día, en un recorrido total de 40 minutos desde Zinacantepec hasta Observatorio, incluyendo las escalas obligatorias entre estaciones, agilizando los tránsitos vehiculares dentro de las zonas metropolitanas involucradas, pues, generaran un movimiento entre la ciudad de Zinacantepec, Toluca, Metepec, Lerma, San Mateo Atenco y Ocoyoacac, así mismo dentro de Santa Fe, se agilizará el tramo, permitiendo recorrerlo en tan solo 5 minutos desde la estación hasta Observatorio, esto con un costo tan solo de \$12.00 entre estaciones de la Ciudad de México (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2015).

En el tema de economía, el tren interurbano México-Toluca pretende generar una reducción de \$1,800 millones de pesos en disminución de gastos de operación vehicular, así mismo, un ahorro a usuarios de \$4,400 millones de pesos estimados en ahorros por tiempos de viaje (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2015).

El promedio de vehículos que dejen de circular se estima que sea de 13,000 por día, debido a que 24,000 de estos usuarios dejen de usar su auto (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2015).

1.5 Análisis comparativo entre el Tren Interurbano México-Toluca y el Sistema de Trenes RER de Francia

1.5.1 Orígenes

Los orígenes del RER se encuentran en el plan de Ruhlmann-Langewin en 1936 de la CMP (Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris) para crear un metro exprés regional de gálibo ancho. El primer acontecimiento fue la incorporación de la línea de Sceaux a la CMP en 1938 tras modernizarla (electrificación, andenes más altos, señalización...).

Este plan lo vuelve a sacar en la posguerra la RATP (Compañía Arrendataria Autónoma de los Transportes Parisinos, en español), sucesora de la CMP, durante los años 50. En 1960, un comité interministerial lanza la construcción de una línea ferroviaria este-oeste de gálibo ancho. Al principio se le encargó la explotación a la RATP mientras que la SNCF (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses, en español) le cedió las líneas de Saint-Germain-en-Laye y Vincennes para su constitución.

Hubo que esperar al esquema rector de 1965 para empezar el proyecto de una verdadera red regional. Esta red daba servicio a los nuevos desarrollos urbanísticos del área metropolitana parisina y los unía a la capital, originando un sistema de tren, el cual conecta entre muchas cosas el Aeropuerto de Orly, Versailles y Disneyland Paris.

Por su parte, la página oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno de la República, menciona que el proyecto de trenes en México, anunciado en 2012 por el entonces presidente Enrique Peña Nieto, fue concretado el 7 de Julio de 2014 con el comienzo de obras formalmente y con la intención de inaugurarlos en el año de 2017, sin embargo esta última fecha ha sido recalculada para el año 2018, pues únicamente se lleva un avance de 43% del total del proyecto, hasta el 3 de Septiembre de 2017.

1.5.2 Infraestructura

Según la página oficial de RATP Régie Autonome des Transports Parisiens (2017) RER, cuenta con 5 líneas, en 1964 el ministro de Transportes decide ampliar las líneas, es por eso por lo que, hasta la fecha, más de 40 modificaciones se le han hecho a cada una de estas estaciones.

Línea A, del centro de Paris 11 km. al este hasta la estación de Marne-la-Vallée - Chessy (con la construcción entre medias de la estación de Bussy-Saint-Georges) para dar servicio a los Parques Disneyland Paris. En 2001 se inaugura en dicho tramo la estación de Serris-Montévrain - Val d'Europe. (Group RATP, 2017).

Línea B, Formada por dos semi-estaciones de 315 m de longitud se abrió al servicio en dos fases a partir de 1981. El 7 de junio de 1983 se abrió la semi-estación oeste y la interconexión de punta a punta de la línea B, explotada conjuntamente por RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) y SNCF (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses). (Group RATP, 2017).

Línea C o línea VMI, La nueva línea Vallée de Montmorency - Invalides (VMI) se abrió al público finalmente el 25 de septiembre de 1988, tras una serie de demandas y rechazos por los vecinos afectados, así como la solicitud de esta línea por múltiples sindicatos. (Group RATP, 2017).

Línea D, interconectada entre Orry-la-Ville y Creil al norte y Melun y Malesherbes al sureste de Paris, se abre en 1995 (Group RATP, 2017).

Línea E, Une los suburbios orientales a la estación de Saint-Lazare. Es la más reciente de las líneas de RER, abierta en 2003. ((Group RATP, 2017).

1.5.3 Obras alternas

El artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos le atribuye al municipio el brindar ciertos servicios públicos a la población mexicana, entre los cuales está la Infraestructura de Movilidad y apoyo al Transporte; así como la función pública de la seguridad municipal.

Los dos servicios municipales mencionados anteriormente serán relevantes en este análisis, pues, al revisar el Plan de Desarrollo Municipal, de los municipios de Toluca y Zinacantepec no se ven reflejadas las acciones a tomar para la satisfacción de estas necesidades locales.

Leonel Luna (2017) actual líder del PRD en la Asamblea Legislativa, menciona para el periódico Milenio, la prospectiva acerca del inminente aumento poblacional que sufrirá los municipios de Toluca y Zinacantepec en los próximos años, esto debido al tren interurbano y la facilidad de movilidad entre trabajadores de la Ciudad de México y el Valle de Toluca.

Por otra parte, el Plan de Desarrollo Municipal de Toluca y Zinacantepec 2016-2018, aún no están considerando este incremento masivo que se prevé para los siguientes, por lo cual, aún no se han ejecutado acciones en tono a la movilidad y apoyo al transporte, ni la seguridad pública municipal, así como tampoco se ha regulado o establecido alguna estrategia que ataque el transporte público en las zonas donde existirán estaciones, ni un módulo de policía municipal en el mismo lugar.

La construcción de RER, inicio a mediados del siglo pasado, por lo cual muchas de las obras alternas se fueron construyendo al momento de la reconstrucción de la segunda guerra mundial, brindando una oportunidad de diseñar cada una de las nuevas líneas de interconexión en el transporte público, ya sea por la cercanía al Aeropuerto de Orly, o la conexión entre la línea 1 y el metro de París, RER demuestra una eficiencia en cuanto a interconexiones de transporte público, algo que en México solo se ha considerado por parte de la Ciudad de México, pues se conectará con la terminal Observatorio y el metro del mismo nombre.

Retomando nuevamente la página oficial de la Régie Autonome des Transports Parisiens (Group RATP, 2017) en una primera fase el estado transfirió la explotación de líneas de SNCF a la RATP como la de Sceaux, Saint-Germain-en-Laye y Boissy-SaintLéger. En una segunda fase conservó la explotación de las restantes adjuntándolas al RER. Únicamente el tramo La Défense-Vincennes de la línea A y

el tramo Gare du Nord-Denfert Rochereau de la línea B han sido construidos por la RATP.

Debido a la gran cantidad de recursos económicos, humanos y materiales, la construcción de esta red no es municipal, es operada por el Ministerio de Comunicaciones de Francia, a través de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses.

Esto explica porque los trenes de RER circulan por la izquierda como la mayoría de la red nacional (SNCF) mientras que las unidades del metro circulan por la derecha.

Así mismo, la página oficial de Régie Autonome des Transports Parisiens, (Group RATP, 2017) menciona que a inicios del 2018 se planea licitar la construcción de la línea 5 de RER.

Las obras alternas que en Paris se hicieron a lo largo de estos años, van desde brindar espacios para la construcción de vivienda, escuelas, drenaje, alumbrado y servicios municipales básicos a un radio de 6 km cuadrados alrededor de las estaciones, así mismo brindar las condiciones de interconexión en el transporte público y seguridad pública.

El gobierno de Toluca y Metepec por su parte, están quedándose invisibles ante la situación que se presentara en escasos 5 años, pues al momento es muy escaso el transporte público que conecta la estación inicial del tren en el municipio de Zinacantepec, caso contrario de la estación Toluca, Metepec y Lerma, en los cuales existe una cantidad inmensa de transporte, vehículos y comercio, el cual también representa una situación de riesgo para los próximos usuarios del Tren interurbano.

El tren interurbano México-Toluca es una necesidad de los miles de ciudadanos que día a día se trasladan de la Ciudad de México a Toluca o viceversa, es importante combatir esta necesidad con un sistema de transporte masivo urgentemente, debido a factores ambientales, económicos y sociales. Sin embargo, hasta el momento solo se ha utilizado este proyecto como una fuente legitimadora de una administración, sin profundizar en temas tan importantes como lo hizo Francia a mediados del siglo pasado. Por lo escrito anteriormente, podemos destacar algunas cosas, como la

facilidad y visión que tuvo Paris y el gobierno francés en general, de buscar medios alternos e interconectar su transporte público, con el transporte masivo, adecuando las necesidades de los ciudadanos, a través de oportunidades para el beneficio tanto de empleados, estudiantes y turismo.

Por otro lado, la Ciudad de México ya empezó, pues ha anunciado la ampliación de una nueva línea de metro, que conectará con la estación observatorio, esto para evitar posibles congestionamientos en la línea 1 del metro de la Ciudad de México, sin embargo, en el Valle de Toluca aún no está considerado este problema, pues recordemos lo mencionado en algunas páginas anteriores, la estación de Zinacantepec carece de seguridad pública, transporte público, por su parte las estaciones de Toluca, Metepec y Lerma, están congestionadas en ciertas horas del día, así como la sobreexplotación de transporte público, y comercio que existe en cada una de éstas.

Todo lo anterior, se propone a los Ayuntamientos correspondientes poner en práctica, a través de su departamento de planeación un proyecto, en el cual se prevenga asignar áreas para vivienda, nuevas y eficientes rutas de transporte público, mayor seguridad pública y mejor pagada, espacios de recreación social, servicios de salud en conjunto a la UAEMÉX, a través de sus facultades de Planeación Urbana, Medicina, Arquitectura, Derecho y Ciencias Políticas y Sociales y de la Unidad Académica Profesional Santiago Tianguistenco (con su licenciatura en Seguridad Pública), todo esto a través de sus centros de investigación, profesores y alumnos con una convocatoria y apoyo de la sociedad civil organizada y Asociaciones Civiles cercanas al tema de movilidad, urbanismo o planeación.

Así mismo, se le recomienda a la SEP, Gobierno Federal, Gobiernos del Estado de México, Gobiernos Municipales, Universidad Autónoma del Estado de México y demás organismos competentes, a través de su departamento de Planeación el considerar la creación de nuevos centros de educación de nivel media superior, como consecuencia al posible incremento poblacional que existirá en el Valle de Toluca, una vez puesto en marcha el tren interurbano México-Toluca; ejerciendo la

obligación del Estado, en brindar educación básica obligatoria hasta nivel media superior.

1.5.4 Incremento de la inseguridad

Francia, hoy en día es uno de los países más visitados en todo el mundo, día con día reciben millones de turistas que recorren las ciudades, sin embargo, la delincuencia con “violencia mínima” se ha visto por encima de los turistas, según el periódico The Objective (2015), “Las estadísticas señalan que el principal altercado que sufren los turistas al visitar Francia son los robos, pero “con violencia mínima”. En zonas turísticas delicadas, especialmente museos, estaciones de tren, aeropuertos o pasos subterráneos, los turistas deben prestar especial atención a su entorno”.

Es muy común, que, en países de la Unión Europea, en los últimos años, puntos masivos de gente se han convertido en blancos de la delincuencia, terrorismo e incluso de comercio informal, es por esto, que, en mi opinión, las estaciones del tren interurbano México-Toluca, tienen gran probabilidad de convertirse en focos rojos de la delincuencia, así como de un tránsito vehicular congestionado

Por lo antes mencionado se requiere de obras alternas para tratar de minimizar estos eventos, como un observatorio de seguridad ciudadana, redistribución de vialidades, así como vías alternas para el servicio de automóviles particulares, y, la inclusión de transporte público alternativo, como el caso de bici pública Huizi, el cual, puede brindar una solución eficaz y eficiente para el problema de congestionamiento vehicular.

Dicho programa, establecido en Toluca de Lerdo, ha carecido de apoyo institucional, pues, la administración municipal no ha brindado seguimiento en el proyecto generando una inversión y una medida alterna desperdiciada.

Capítulo 2. Análisis de la planeación municipal con respecto a la prevención del delito de las estaciones Toluca y Metepec y percepción ciudadana de las obras.

2.1 Análisis del Plan Nacional de Desarrollo

El Plan Nacional de Desarrollo, es un documento oficial del Gobierno de la República, el cual traza los ejes y los lineamientos en los cuales se basará la administración del poder ejecutivo y su gabinete, este documento también se elabora a nivel estatal y municipal, cada uno, contiene características distintas, pues satisfacen grupos sociales, cada vez más delimitados y con necesidades diferentes. Así mismo, van de lo general a lo particular, pues el Plan Estatal de Desarrollo se vincula al Plan Nacional de Desarrollo, y por su parte, el municipal se vincula al Estatal y Nacional.

De acuerdo con la Secretaría de Gobernación de la administración federal 2012-2018, el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, se elaboró de manera democrática, debido a que se puso a disposición de la sociedad mexicana a través de distintos foros de consulta, mesas de trabajo, conferencias, y una recepción de propuestas para el diseño de políticas públicas a través de internet y de forma presencial. Registrando un total de 280,000 personas involucradas en la elaboración de este documento. (Secretaría de Gobierno, (2013). Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. Recuperado de: <http://pnd.gob.mx/> el 23 de febrero de 2018).

No obstante, existen dudas respecto a la información que la Secretaría de Gobernación maneja respecto a la recopilación de opiniones y propuestas que formaron el PND, ya que no se realizó una difusión adecuada al proceso de democratizar el PND, surgiendo entre la opinión pública comentarios que mencionan que únicamente sectores cercanos a la administración y al partido político en el poder, pudieron formar parte de la estadística mencionada anteriormente.

El documento consta de 184 páginas, entre las cuales se encuentran 5 ejes de acción, estos ejes responden a las principales categorías, en las que se basa la actual administración del Gobierno de la República, estos ejes son: México en Paz, México Incluyente, México con Educación de Calidad, México Prospero y México con Responsabilidad Global; estas categorías, son el resultado de la consulta ciudadana anteriormente mencionada, las cuales, intentan guiar a un mejor país y una administración pública con objetivos bien definidos en beneficio de la ciudadanía.

Para fines de esta investigación, analizaremos el primer eje, el cual se llama “México en Paz”, delimitando las acciones del Gobierno Federal para el combate a la violencia, delincuencia, crimen organizado y a la estabilidad de la paz en nuestra sociedad. Este eje muestra como diagnóstico: que México demanda un pacto social más fuerte y con plena vigencia, generando como Plan de acción: fortalecer al Estado y garantizar la paz.

Los objetivos describen los motivos fundamentales de la acción de gobierno, aún sin especificar los mecanismos particulares para alcanzarlos. Para cada objetivo contenido en estas secciones se definen estrategias. Las estrategias se refieren a un conjunto de acciones para lograr un determinado objetivo. Finalmente, para dar realidad operativa a las estrategias se puntualizan líneas de acción. Las líneas de acción son la expresión más concreta de cómo el Gobierno de la República se propone alcanzar las metas propuestas. (PND, 2013, p.103).

Los objetivos del eje 1 “México en Paz”, son los siguientes:

1. Promover y fortalecer la gobernabilidad democrática.
2. Garantizar la seguridad Nacional.
3. Mejorar las Condiciones de Seguridad Pública.
4. Garantizar un Sistema de Justicia Penal eficaz, expedito, imparcial y transparente.
5. Garantizar el respeto y protección de los Derechos Humanos y la erradicación de la discriminación.

6. Salvaguardar a la población, a sus bienes, y a su entorno ante un desastre de origen natural o humano.

Rescataremos el objetivo 3 “Mejorar las Condiciones de Seguridad Pública”, para fines de esta investigación.

Este objetivo, es uno de los más cortos dentro de este eje de acción, pues únicamente cuenta con 2 Estrategias y 11 líneas de acción, las cuales pretenden dar solución a los principales problemas en materia de Seguridad Pública, siendo las dos estrategias las siguientes: 1) Aplicar, evaluar y dar seguimiento del Programa Nacional para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia. 2) Promover la transformación institucional y fortalecer las capacidades de las fuerzas de seguridad.

Las dos estrategias anteriores sintetizan la importancia de otros programas, para combatir la violencia y delincuencia en el país, así mismo, entregar al país un cuerpo policiaco con mayor calidad, eficiencia, eficacia y legitimidad ante los posibles riesgos de seguridad que se pudieran presentar.

Las líneas de acción de cada Estrategia se enlistan de la siguiente manera:

Estrategia 1.3.1 Aplicar, evaluar y dar seguimiento del Programa Nacional para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia.

- Coordinar la estrategia nacional para reducir los índices de violencia, a partir de las causas y en función de las variables que propician las conductas antisociales, así como de la suma de los esfuerzos de organizaciones sociales, participación ciudadana, sector académico y de especialistas.
- Aplicar una campaña de comunicación en materia de prevención del delito y combate a la inseguridad.
- Dar seguimiento y evaluación de las acciones de la Comisión Intersecretarial para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia.
- Crear y desarrollar instrumentos validados y de procedimientos para la prevención y detección temprana de actos y condiciones que puedan

auspiciar la comisión de delitos que afecten el funcionamiento del sistema social.

- Implementar y dar seguimiento a mecanismos de prevención y detección de actos, omisiones y operaciones que pudieran favorecer la comisión de los delitos de lavado de dinero y financiamiento al terrorismo, a través de la recepción, análisis y disseminación de los reportes de operaciones que emitan las instituciones financieras y demás personas obligadas a ello.
- Garantizar condiciones para la existencia de mayor seguridad y justicia para los pueblos indígenas, mediante el diseño de una estrategia integral que contemple la seguridad de los habitantes de las zonas en que existe delincuencia organizada; el servicio de traductores y defensores de oficio que hablen lenguas autóctonas, que estén capacitados en los ámbitos de administración y procuración de justicia, y que garanticen a los procesados el respeto a los derechos humanos. (PND, 2013-2018, p. 108).

Estrategia 3.1.2 Promover la transformación institucional y fortalecer las capacidades de las fuerzas de seguridad.

- Reorganizar la Policía Federal hacia un esquema de proximidad y cercanía.
- Establecer una coordinación efectiva entre instancias y órdenes de gobierno en materia de seguridad.
- Generar información y comunicaciones oportunas y de calidad para mejorar la seguridad.
- Orientar la planeación en seguridad hacia un enfoque de resultados, transparente y sujeto a la rendición de cuentas.
- Promover en el Sistema Penitenciario Nacional la reinserción social efectiva. (PND, 2013-2018, p. 109)

En la estrategia 3.1.1 podemos rescatar el acierto de involucrar a la sociedad civil, académicos especialistas y ONG a la erradicación de la violencia, a través de mecanismos y trabajo intersecretarial, así mismo, en la última línea de acción de la

estrategia podemos observar la planeación hacia los grupos o comunidades de los pueblos indígenas, así como la creación y desarrollo de instrumentos que detecten y combatan la delincuencia a través de generar una prevención del delito; sin embargo existe una ausencia por los temas principales de la seguridad pública, como la falta de oportunidades y la deserción académica en los distintos Estados de la república mexicana.

En la estrategia 3.1.2 puntualiza de forma más clara y acertada en cuanto a los temas de instituciones de seguridad pública federales, mismos que se ponen a disposición de la ciudadanía y se pretende otorgar mayor eficiencia en ellos, generando legitimad a través de líneas como la transparencia o la rendición de cuentas, sin embargo, para saber de la satisfacción ciudadana, podemos revisar la información otorgada en las siguientes páginas de este capítulo, para saber si el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 cumplió sus líneas de acción.

2.2 Análisis del Plan de Desarrollo del Estado de México

El plan de desarrollo del Estado de México 2011-2017, está constituido por 2 capítulos, los cuales abordan el contexto social, económico e histórico del Estado de México y 3 pilares, los cuales son: Pilar 1 “Gobierno Solidario” (Pilar enfocado a los sectores vulnerables, así como diagnósticos, cifras y programas sociales para combatir la marginación, pobreza y desigualdad en materia de derechos humanos), Pilar 2 “Estado Progresista” (este pilar hace un diagnóstico a la economía, empleo y sustentabilidad que se proyecta en los siguientes años) y, por último el Pilar 3 “Sociedad Protegida” (el cual aborda la seguridad ciudadana y la procuración de justicia), analizaremos este último para los fines de esta investigación. (PDEM, 2011-2017, p. 37).

El pilar 3 “Sociedad Protegida”, consta de 4 objetivos los cuales se mencionan a continuación:

- Objetivo 1: Fomentar la seguridad ciudadana y la procuración de justicia.

- Objetivo 2: Utilizar la prevención como una herramienta para el combate a la delincuencia.
- Objetivo 3: Avanzar en el uso de tecnologías, así como en los mecanismos de coordinación interinstitucional.
- Objetivo 4: Mantener una sociedad protegida ante riesgos. (PDEM, 2011-2017, p. 136).

En este Pilar, consideraremos a los 4 objetivos fundamentales, debido a la importancia que tienen para garantizar la seguridad pública, es importante resaltar que cada uno de estos objetivos no podría funcionar si es que se intenta llevar a cabo de manera individual, su función es colectiva, ya que al ejecutarse de manera correcta estos objetivos, garantizaran la seguridad pública necesaria para el bienestar de la sociedad mexiquense, sin embargo, para fines de esta investigación únicamente analizaremos el objetivo 1 y 2.

Objetivo 1: Fomentar la seguridad ciudadana y la procuración de justicia. Este apartado nos menciona la importancia que tiene el bienestar material y de salud en los mexiquenses, generando políticas públicas, las cuales ayuden a disminuir los índices de violencia, generando nuevas y mejores oportunidades para los mexiquenses, así como la justa aplicación de las leyes a quienes las rompan, respetando los principios de los Derechos Humanos.

Las estrategias que este objetivo plantea son las siguientes:

1. Adoptar una nueva concepción de la seguridad enfocada hacia la ciudadanía;
2. fortalecer la estructura y capacidad de las instituciones de seguridad y procuración de justicia;
3. fortalecer las capacidades de los servidores públicos de las instituciones de seguridad y procuración de justicia; y,
4. consolidar el nuevo sistema de justicia.

Mientras que sus líneas de acción serán las siguientes:

- I. Atender a las víctimas con calidad y calidez y mayor cercanía.

- II. Fortalecer la atención a víctimas por medio del Instituto de la Defensoría Especializada para Víctimas y Ofendidos del Delito.
- III. Crear el Secretariado Ejecutivo de la Secretaría General de Gobierno.
- IV. Fortalecer el Instituto de Atención a las Víctimas del Delito con un equipo de profesionistas multidisciplinarios.
- V. Establecer políticas para dar un mejor trato al denunciante, que incluya medidores de desempeño y de calidad.
- VI. Fortalecer el respeto, la protección, la promoción y la garantía de los derechos humanos.
- VII. Fortalecer la Unidad de Derechos Humanos de la Procuraduría General de Justicia del Estado de México.
- VIII. Implementar políticas interinstitucionales que garanticen la protección de los derechos humanos.
- IX. Fortalecer la defensoría pública para asegurar una igualdad de justicia a todos los mexicanos.
- X. Dar cumplimiento y seguimiento a los convenios internacionales en materia de derechos humanos.
- XI. Crear la Unidad de Derechos Humanos dependiente del Ejecutivo Estatal, que apoye a la promoción, protección, defensa y establecimiento de políticas públicas en materia de derechos humanos bajo estándares internacionales.
- XII. Promover la participación ciudadana.
- XIII. Fortalecer la participación ciudadana para supervisar la correcta ejecución de obras públicas, así como involucrar a la sociedad civil en la vigilancia de los órganos de policía.
- XIV. Edificar alianzas entre la policía y la ciudadanía, integrando proyectos comunitarios proactivos y actividades sobre la prevención social del delito.
- XV. Cambiar el paradigma de un enfoque de seguridad pública a uno de seguridad ciudadana, centrado en la construcción cooperativa de seguridad entre el gobierno y la ciudadanía en un contexto de democracia, donde el ser humano constituya el objetivo central de las políticas públicas de seguridad y prevención.

- XVI. Fomentar la cultura de la denuncia y la colaboración de la ciudadanía en el proceso de investigación.
- XVII. Mejorar los mecanismos de denuncia para facilitar su presentación a través de medios electrónicos, telefónicos o módulos exprés.
- XVIII. Involucrar a la sociedad civil en la supervisión de los órganos de policía.
- XIX. Dar a conocer y fomentar el uso de los nuevos instrumentos de justicia entre la población, así como el cambio estructural en la procuración de justicia. (PDEM, 2011-2017, p. 159, 162).

Las 4 estrategias que maneja este objetivo tratan de acercarse a la ciudadanía, así como fortalecer la estructura de las instituciones encargadas de la seguridad en el Estado de México.

Dentro de sus líneas de acción, rescataremos las líneas de acción IV, VIII, IX, XII, XIV, XV Y XVIII; las cuales representan un avance entre la sencilla seguridad pública y la nueva tendencia de la seguridad ciudadana, (definiciones en el capítulo anterior) así como la importancia de la línea de acción XIII, la cual será de utilidad con las obras del Tren Interurbano México-Toluca, pues las estaciones que se planean en los municipios de Toluca y Metepec, serán los más importantes de este megaproyecto nacional.

Objetivo 2. Utilizar la prevención como una herramienta para el combate a la delincuencia. Este objetivo, resalta lo comentado anteriormente, pues se entrelazan los distintos objetivos, en este, retoman la importancia de la participación ciudadana y la unión entre la sociedad civil y las instituciones gubernamentales encargadas de la seguridad.

Las estrategias que este objetivo plantea son las siguientes:

1. Combatir las causas del delito con programas de prevención;
2. disuadir al delito; y,
3. fortalecer la reinserción social.

Mientras que sus líneas de acción serán las siguientes:

- I. Crear la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) con una estructura orgánica adecuada para cumplir de manera eficiente con los objetivos en materia de seguridad.
- II. Fortalecer a la policía cibernética para que combata el bullying en los medios electrónicos.
- III. Crear la Policía Comunitaria y la Policía del Transporte con instrumentos de videovigilancia y acciones de prevención del delito para reducir los asaltos en la calle, en las casas y en el transporte.
- IV. Crear la Coordinación para Prevenir y Atender la Violencia y el Acoso Escolar con el fin de que reciba e investigue las denuncias de bullying en las escuelas.
- V. Crear Unidades Policiales Especializadas para la Atención de la Ciudadanía.
- VI. Crear Unidades Especializadas para cumplir de manera eficiente con los objetivos en materia de justicia.
- VII. Crear Fiscalías Especializadas para cumplir de manera eficiente con los objetivos en materia de justicia.
- VIII. Crear Centros de Operación Estratégica (COE) para cumplir de manera eficiente con los objetivos en materia de justicia. (PDEM, 2011-2017, p. 160, 165).

Las estrategias que este objetivo pretende son muy acertadas en este tema de investigación, la prevención del delito, así como su disuasión, son los objetivos principales en las estaciones del Tren Interurbano México-Toluca, debido a los altos índices de inseguridad que se presentan en la zona, estos índices, se verán más adelante en este capítulo.

La importancia que tiene la prevención del delito en uno de los Estados con mayor número de feminicidios, asaltos en transporte público e ineficiencia por parte del cuerpo policiaco, representa una posible solución a dichos problemas. Las líneas de acción, III, V y VIII resultan ser, las más acertadas líneas para combatir la

delincuencia en las estaciones de Toluca y Metepec, del Tren Interurbano México Toluca.

2.3 Análisis del Plan de Desarrollo Municipal de Toluca de Lerdo

El Plan de Desarrollo Municipal de Toluca de Lerdo 2016-2018, está formado por 6 partes, en donde se abordan temas como el Contexto Nacional y Estatal del Municipio, Pilares temáticos, Vinculación del Plan Municipal con el Plan Estatal y el Plan Nacional, Estrategias y Criterios Generales para la Evaluación del Municipio.

Para fines de esta investigación utilizaremos el apartado 3. “Diagnóstico, prospectiva, fase estratégica y evaluación por pilares temáticos, ejes transversales y temas claves de desarrollo”, en su Pilar temático 3.3 “Sociedad Protegida”, en el apartado 3.3.1.1.1 “Seguridad pública, tránsito y la función de mediación-conciliación”.

El artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, fracción tercera inciso h), declara como una obligación del municipio el brindar seguridad pública municipal preventiva y de tránsito.

Según algunos datos de la Dirección de Seguridad Ciudadana de Toluca de Lerdo, el municipio cuenta con 1 mil 300 elementos en el cuerpo policiaco, dando un promedio de 671 habitantes por policía, algo muy por debajo de lo que Naciones Unidas recomienda, debido al parámetro de 346 habitantes por policía (Plan de Desarrollo Municipal de Toluca, 2016, p. 299), para que Toluca obtenga los parámetros recomendados por Naciones Unidas, tendría que incrementar su matrícula del cuerpo policiaco en 1 mil 225 elementos más.

Para fines de esta investigación analizaremos el objetivo 1 de los 3 que el municipio ha desarrollado.

Objetivo 1. Contribuir a la disminución de la delincuencia mediante acciones coordinadas con otras instancias de seguridad pública

Estrategia 1. Incrementar el número del personal operativo a través del proceso de reclutamiento y selección de aspirantes a cadetes.

- Línea de acción 1. Realizar el proceso de reclutamiento y selección de aspirantes a cadetes. (PDMT, 2016-2018).

Estrategia 2. Profesionalizar a los elementos de las corporaciones de seguridad pública y vial, por medio de cursos, talleres y pláticas de actualización de la función policial.

- Línea de acción 1. Llevar a cabo cursos de formación inicial para cuerpos de seguridad pública.
- Línea de acción 2. Realizar cursos de actualización para mandos medios y superiores.
- Línea de acción 3. Implementar cursos de especialización para mandos medios y superiores y grupos tácticos.
- Línea de acción 4. Instrumentar talleres de fortalecimiento profesional y humano. (PDMT, 2016-2018).

Estrategia 7. Realizar el reordenamiento vial en Delegaciones y/o Sectores que así lo demanden.

- Línea de acción 1. Realizar campañas de accesibilidad universal.
- Línea de acción 2. Supervisar y apoyar la realización de carruseles viales en centros educativos.
- Línea de acción 3. Dar pláticas de sobre la cultura de la movilidad.
- Línea de acción 4. Impartir curso de verano cultura de la movilidad. (PDMT, 2016-2018).

Estrategia 11. Brindar información sobre puntos de conflicto vial a la ciudadanía, a través del sistema de alertas viales.

- Línea de acción 1. Realizar el reporte de alertas viales generadas por monitoreo de vialidades. (PDMT, 2016-2018).

Estrategia 12. Impartir cursos de capacitación comunitaria para que la ciudadanía fomente su participación en las actividades de prevención de la violencia y la delincuencia.

- Línea de acción 1. Impartir cursos de capacitación comunitaria que fomenten la participación ciudadana y la prevención social del delito.
- Línea de acción 2. Implementar planes programas proyectos y acciones en materia de prevención social de la violencia y de la delincuencia.
- Línea de acción 3. Impartir conferencias acerca del consumo de drogas en escuelas de nivel básico.
- Línea de acción 4. Realizar jornadas semanales de Prevención Social.
- Línea de acción 5. Coordinar el Consejo Municipal y el Consejo Intermunicipal de Seguridad Pública.
- Línea de acción 6. Coordinar el Procedimiento para Evaluación de Control de Confianza del Personal de Seguridad Ciudadana.
- Línea de acción 7. Coordinar institucional e interinstitucionalmente los Proyectos del Programa Nacional de Prevención del Delito PRONAPRED.
- Línea de acción 8. Impartir talleres referentes al PRONAPRED. (PDMT, 2016-2018).

En los objetivos que en el Plan se desarrolló, destacamos el primero, debido a la importancia que tiene la seguridad pública, la prevención del delito y la prevención de posibles caos en el tránsito de la ciudad de Toluca.

Tanto sus estrategias, como sus líneas de acción dan una solución a estos posibles conflictos sociales, sin embargo, con base en los planes analizados anteriormente, el plan municipal y sus estrategias carecen en algunos puntos de la estructura necesaria para solventar aquellas demandas que la ciudad les ha hecho llegar, por lo que, los objetivos, estrategias y líneas acción plasmados en este documento únicamente responden a soluciones ficticias, plasmadas en papel, pero no en la realidad.

Según datos que nos proporciona el mismo Plan de Desarrollo Municipal, la ciudad de Toluca cuenta con 420.1 km^2 , en extensión territorial, sin embargo, únicamente cuenta con la infraestructura de 22 módulos de policía en operación actualmente (Plan de Desarrollo Municipal, 2016, p. 301)

Mientras que, por otro lado, los datos acerca de incidencia delictiva según su tipo son los siguientes.

Tabla 4. Incidencia delictiva según tipo de delito 2007-2015

Año	Total	Lesiones	Homicidios	Robos	Daño en los bienes	Otro
2007	22530	5110	153	8098	2333	6836
2008	21126	4564	187	7612	1688	7075
2009	21805	4429	265	8264	1747	7100
2010	20997	4911	245	7077	1478	7286
2011	24775	6160	226	8200	1757	8432
2012	22599	5269	294	7428	1262	8346
2013	67	10	4	9	0	44
2014	21050	4838	224	5168	1117	9703
2015	21223	4487	213	4918	1109	10496

Fuente: IGECEM con información de la Procuraduría General de Justicia del Estado de México. Dirección General de Información, Planeación, Programación y Evaluación, 2008-2015.

Con estos datos, observamos que el municipio de Toluca en su administración 2016-2018, cuenta con cifras que demuestran la intención de generar mayor seguridad pública para los ciudadanos, sin embargo, carece de infraestructura y recursos tanto materiales como humanos para lograr sus objetivos, así mismo, no tiene ningún objetivo, estrategia o línea de acción que este enfocada en la prevención del delito en la futura estación del Tren Interurbano México-Toluca, la cual, se encuentra dentro de una zona en foco rojo de delincuencia actualmente, así como una zona de caos en el tránsito local.

Es importante mencionar, que en la tabla 4, año 2013, cuenta con datos que, al ser tan abismales las cifras, pone en duda la veracidad de los números señalados para ese mismo año.

2.4 Análisis del Plan de Desarrollo Municipal de Metepec

El Plan de Desarrollo Municipal de Metepec tiene una estructura similar a la del Plan de Desarrollo Municipal de Toluca, debido a que se divide en 1) Diagnóstico del contexto nacional, estatal y municipal con respecto a Metepec, 2) Pilares temáticos y ejes transversales, 3) Vinculación del Plan Municipal con el Plan Nacional y el Plan Estatal, y, 4) Criterios generales para la implementación del Plan de Desarrollo Municipal. (PDMM, 2016-2018).

Para fines de esta investigación únicamente analizaremos el Pilar temático 3.3 “Sociedad Protegida”, en su apartado 3.3.1.1.1 “Seguridad pública, tránsito y la función de mediación-conciliación”; al igual que en el Plan de Desarrollo Municipal, encontramos una estructura similar, sin embargo, con estrategias y líneas de acción distintas.

En el caso de Metepec podemos observar que el tema de seguridad pública lo intentan combatir a través de tres ejes, el primero es el combate a las causas del delito, el segundo es la disuasión del delito y el tercero será la reinserción social; estos, serán los ejes rectores que el municipio de Metepec utilizará para combatir la inseguridad pública.

En comparación con el municipio de Toluca, Metepec cuenta con 325 elementos, los cuales son apoyados por el uso de 400 cámaras de vigilancia a lo largo del municipio, generando un promedio de 0.14 en relación con los establecido por Naciones Unidas, únicamente necesitaría sumar 384 elementos para llegar al parámetro necesario. (Plan de Desarrollo Municipal de Metepec, 2016, p. 188). En este parámetro, ambos municipios cuentan con deficiencias de elementos de seguridad, un punto importante, ya que resulta más complicado generar la paz en los dos municipios sin la estructura necesaria para ello.

La importancia de estos datos es que las zonas de mayor riesgo y necesidad de atención en materia de seguridad son las que colindan con la estación Tecnológico del Tren Interurbano México-Toluca, destacando los robos y asaltos a transeúntes, comercio y a vehículos de la zona, lo que apoya la hipótesis de un posible incremento de delincuencia alrededor de la estación Tecnológico con respecto al incremento de ciudadanos que transiten diariamente por la zona una vez puesta en marcha las operaciones del Tren.

Por tal motivo, el Municipio de Metepec, a través de su Plan de Desarrollo ha marcado el siguiente objetivo como el único en tema de seguridad pública:

“Brindar seguridad pública y acceso equitativo a la justicia, sin distinción alguna, a todos los habitantes de Metepec, asumiendo las corresponsabilidades que son propias y coordinándose con las instancias públicas federales y estatales en lo que corresponda; realizar acciones para la prevención de la violencia y la delincuencia, ofreciendo a la población del Municipio un servicio eficiente y eficaz de policía preventiva; mantener programas y realizar acciones de protección civil, para la protección vecinal en caso de siniestros y desastres; propiciar que la actuación de las instituciones públicas y los servidores públicos del Municipio se conduzcan observando los principios de legalidad, eficiencia, profesionalismo y honradez; y desarrollar acciones para la garantía y respeto de los Derechos Humanos, apoyando a las instancias competentes para actuar en caso de que éstos sean vulnerados.” (Plan de Desarrollo Municipal de Metepec, 2016, p. 200)

Con las siguientes líneas de acción (Únicamente agregaré a este trabajo las que se relacionan con el objeto de esta investigación en materia de Seguridad Pública y Tránsito)

Seguridad Pública

- Suscribir con el Gobierno del Estado el Convenio de Mando Único, desarrollando sus corresponsabilidades de manera coordinada con éste y con los Sistemas Nacional y Estatal de Seguridad Pública, y contando con los fondos y financiamientos que aportan estas instancias para dicho

cometido; así como, para elaborar y operar un programa conjunto de Seguridad Pública del Municipio.

- Coordinarse con el Sistema Estatal de Seguridad Pública para que el Ayuntamiento tenga acceso a sus Comisiones del Servicio Profesional de Carrera Policial y de Honor y Justicia de los Cuerpos de Seguridad Pública o, en su defecto, establecer las propias, a fin de desarrollar actividades en beneficio de la Policía Preventiva Municipal y/o la resolución de conflictos en la misma.
- Contar con un diagnóstico completo y actualizado en materia de seguridad pública, que principalmente contendrá, número de policías por habitante, incidencia de delitos del fuero común en los últimos tres años y análisis de los de mayor incidencia, índice de número de delitos por habitantes, tasas de denuncias de delitos de la propiedad, denuncias de delitos contra las personas, denuncias de delitos contra la seguridad pública, porcentaje de presuntos delincuentes sentenciados, número de sanciones administrativas por habitantes, número de multas por habitante (por cada mil habitantes), y número de personas detenidas por infracciones, y factores que impactan en la seguridad pública. Para ello, el Ayuntamiento se coordinará con el Secretariado Ejecutivo del Sistema Estatal de Seguridad Pública del Estado.
- Poner en operación un programa de seguridad pública en coordinación con el Gobierno del Estado y con el Secretariado Ejecutivo del Sistema Estatal de Seguridad Pública, que contenga estrategias y líneas de acción para abatir la incidencia de delitos del fuero común en el Municipio, prevenir la violencia y la delincuencia, y formar a la población en una cultura de la misma, y que contemple la participación ciudadana corresponsable; así como, que establezca una tasa de abatimiento de incidencia delictiva mayor o igual a 0% respecto del año anterior. (PDMM, 2016-2018, p. 202)

Tránsito

- Hasta la fecha la función de Tránsito se encuentra considerada dentro del Convenio de Mando Único que suscribe el Gobierno del Estado con los

municipios de la entidad, razón por la cual no se establecen líneas de acción que estén bajo la responsabilidad directa de Gobierno de Metepec. (PDMM, 2016-2018, p. 202)

Teniendo en cuenta el objetivo y las líneas de acción con las que Metepec cuenta actualmente, podemos observar algunas estrategias que pretenden realizar para el beneficio de los ciudadanos, sin embargo, es importante resaltar la carencia de líneas enfocadas en la prevención del delito, algo que al principio del tópico marcan como una línea a seguir, así mismo, Metepec utiliza convenios con el Gobierno Estatal y con otros Municipios, para solucionar conflictos de carácter mayor.

En el tema de tránsito, Metepec no cuenta con ninguna estrategia ni línea de acción, pues como lo vimos en el párrafo anterior, se limitan y se adaptan al convenio de Mando Único que suscribe el Gobierno del Estado de México, algo que en otros municipios no se había presentado en sus Planes de Desarrollo.

En conclusión, el municipio de Metepec, al igual que el de Toluca de Lerdo cuentan con objetivos de erradicar la delincuencia, que, es importante mencionar, resulta de un gran problema, debido a las altas denuncias e índices de asaltos, robos, extorsiones que están consumiendo a la ciudadanía, sin embargo, todo lo vemos plasmado en el documento, ya que difícilmente, con la infraestructura que tienen, se podrá erradicar en un corto o mediano plazo estos actos delictivos y de violencia.

Así mismo, en ninguno de los dos Planes Municipales, el Plan Estatal o el Plan Nacional hacen mención de la prevención del delito en las zonas donde el Tren Interurbano México-Toluca tendrá sus primeras dos estaciones, en las cuales, se espera, sean las de mayor afluencia de usuarios.

2.5 Percepción de la sociedad con respecto a la instalación del tren interurbano México-Toluca y la seguridad pública en la zona

Se decidió hacer una muestra de 200 cuestionarios a juicio del investigador aplicando 100 cuestionarios en Toluca y 100 en Metepec ante la imposibilidad de

tener la información de la población aledaña a las estaciones del tren interurbano México-Toluca.

Dentro de nuestra muestra la relación de sexo es la siguiente: de un total de 200 cuestionarios el 48% (97) de los mismos, se aplicaron a hombres, mientras que el otro 52% (103) a mujeres.

La edad de los encuestados oscila entre los 18-25 años, con un 35.5% de la población muestra, en segundo lugar, encontramos a la población que se encuentra entre los 33-39 años, muy cerrado a la población de 40-46 y 54-60 años, mientras que las personas de 47-53 años únicamente representan un escaso 1%.

Es importante mencionar que, durante el proceso de encuesta, las personas jóvenes, principalmente estudiantes se mostraban interesados en problemáticas de política y transparencia de la administración pública, mientras que adultos jóvenes mostraban un desinterés o falta de tiempo para poder responder la encuesta.

Esto, nos muestra el interés que existe entre los jóvenes estudiantes y profesionistas, así como adultos jóvenes en las problemáticas que existen dentro del Valle de Toluca, esto se ve reflejado en los datos recopilados acerca de la ocupación de los encuestados (tabla 5), en donde se clasificaron 6 categorías, de las cuales, el sector estudiantil y profesionista fueron los más frecuentes ocupando 29.5% y 27% respectivamente.

Por otro lado, la categoría de "taxista" y "otro" fueron las menos frecuentes con tan solo 2.5% y 4%, resultado que afirma el nivel de interés que tienen los estudiantes por las problemáticas que existen en su entorno, así mismo los adultos jóvenes entre los 33-46 años, los cuales su interés en el presupuesto de obras del municipio de Toluca y Metepec, y la necesidad de que exista transparencia y rendición de cuentas para los ciudadanos, pues consideran, las obras que se están haciendo desde los últimos 3 años únicamente han servido para generar corrupción y el desvío de recursos, dejando como resultado falta de credibilidad y confianza para los ciudadanos.

Tabla 5. Ocupación de la población muestra

	Frecuencia	Porcentaje
Estudiante	54	27.0
Ama de casa	25	12.5
Taxista	5	2.5
Empleado-Obrero	49	24.5
Profesionista	59	29.5
Otro	8	4.0
Total	200	100.0

Fuente: Elaboración propia con datos de encuesta realizada.

Así mismo, la escolaridad con la que los encuestados cuentan es mayoritariamente Licenciatura (42%) y Bachillerato (20%), entre ambas juntaban un 62% de la población encuestada (124 personas de 200); por otro lado, el nivel de escolaridad más bajo estuvo en los extremos: preescolar con un 2% de alcance y doctorado con un 1.5%, dejando un 3.5% del total de la encuesta para estos resultados.

Es importante que la población encuestada haya tenido estos niveles de escolaridad, porque así podremos tener una opinión más científica, con un mayor nivel de análisis de problemáticas y, sobre todo, con una interdisciplinariedad más amplia al momento de realizar las preguntas abiertas.

Los datos recopilados nos dieron como resultado una muestra que, en su mayoría es joven, estudiante o profesionista; que se involucra por los asuntos de su municipio, y que cuenta con un nivel de escolaridad de bachillerato o licenciatura, en su mayoría, sin embargo, también podemos contar con la opinión de ciudadanos que son jóvenes adultos, o adultos mayores con interés de participar.

Es importante aclarar que esta encuesta se realizó en zonas aledañas a las dos estaciones del tren interurbano (Toluca y Metepec), con la intención de ver la opinión de las personas más vulnerables ante la situación de la apertura del tren interurbano México-Toluca, prevista para inaugurarse en el año 2022.

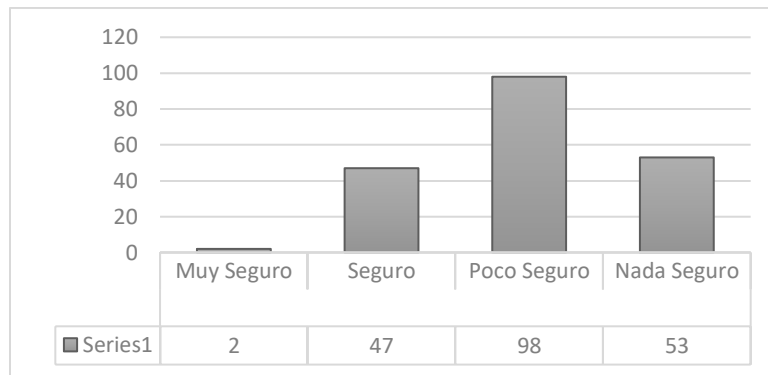
De los 200 encuestados, el medio de transporte más común que utilizan es el autobús (39%), principalmente para los estudiantes y recién egresados, así como para comerciantes que día a día se trasladan de sus municipios de origen a la zona donde trabajan cerca de las estaciones del futuro tren interurbano México-Toluca, por otro lado.

El segundo lugar en la categoría de transporte que más usan es el automóvil particular (38.5%), esto, debido a los encuestados que tienen que trasladarse todos los días de su domicilio a su lugar de trabajo, en otras palabras 3 de cada 4 encuestados usan diariamente el autobús o su propio automóvil como medios de transporte ya sea para trasladarse a su trabajo, escuela o lugar de recreación a los cuales diariamente tienen que ir.

Sin embargo el 49% de los encuestados afirman que el transporte público en el Valle de Toluca es poco seguro, razón por la cual, han dejado de usarlo, o lo usan con miedo, así como el 26.5% de la población encuestada dice que no es nada seguro usarlo, mismos que han decidido usar un automóvil particular o buscar un medio alternativo para no tener que usar el autobús todos los días, esto debido a experiencias personales acerca de asaltos, robos, malas de condiciones en las unidades, y deficiencias en las rutas trazadas por parte de los autobuses.

Es importante aclarar que el 75.5% de la población no considera seguro estos medios de transporte públicos, pues, el municipio es el responsable de garantizar la seguridad pública y tránsito, misma que está en tela de juicio por parte de 3 de cada 4 encuestados en el tema de transporte público.

Gráfica 5. Percepción de seguridad con respecto al transporte público del Valle de Toluca



Fuente: Elaboración propia con datos de encuestas realizadas.

En la gráfica 5 se muestran los porcentajes de ciudadanos con respecto a su percepción de la seguridad en el transporte público, así mismo el 44.5% de los encuestados se sienten poco seguros al usar el transporte público, mientras que el 32% no se sienten nada seguros al usarlo, dando una suma de 77.5% de la población que no se siente seguros en el transporte público, la importancia existe ya que el medio de transporte en el que más utiliza la población es el autobús.

En estas últimas tres preguntas nos damos cuenta de que en un promedio 3 de cada 4 ciudadanos utilizan el transporte público diariamente o automóvil particular debido a la ineficiencia que tiene el transporte público desde su perspectiva.

Esas mismas 3 personas que responden perciben una seguridad baja o nula en el transporte público, y por último este mismo porcentaje no se siente seguro de usarlo a pesar de que sea muy frecuente en sus vidas, en otras palabras, la ciudadanía no se siente segura del transporte que tiene que usar todos los días, una situación lamentable, pues quienes menos pueden usar una alternativa son los que no quisieran usar el transporte público, debido a la mala calidad de servicio, en el que el chofer no está capacitado, no brinda seguridad ni eficiencia al trasladarse, así mismo con un costo alto que los ciudadanos descalifican con respecto a la relación costo-beneficio.

Tabla 6. Medio de transporte más frecuente con respecto a la percepción de seguridad

		Seguro el transporte público				Total
		Muy Seguro	Seguro	Poco Seguro	Nada Seguro	
Medio de transporte que usa frecuentemente	No contestó	0	1	2	1	4
	Bicicleta	0	4	6	1	11
	Autobús	2	18	38	20	78
	Automóvil Particular	0	12	40	25	77
	Uber	0	3	3	1	7
	Taxi	0	7	7	2	16
	Caminar	0	2	2	3	7
Total		2	47	98	53	200

Fuente: Elaboración propia con datos de encuestas realizadas.

Respecto a la zona donde habitan, un 42% se considera seguro en la zona, sin embargo, con medio punto por debajo (41.5%) la población se siente poco seguro, en esta pregunta, podemos encontrar un equilibrio entre datos positivos y negativos.

Podríamos clasificar las respuestas en un término medio de percepción de seguridad, pues de las 4 opciones que existían para responder, la opción 2 y 3 fueron el 83.5% de las respuestas, dando una percepción dividida entre los encuestados, ya que 42% se sienten seguros de la zona donde viven, pero 41.5% (únicamente una persona menos que el anterior) se consideran poco seguros, ya que, como en la siguiente pregunta existen delitos que son muy frecuentes en la zona habitacional donde residen.

Tabla 7. Delitos más frecuentes en las zonas aledañas a las estaciones del tren

	Frecuencia	Porcentaje
No Contestó	4	2.0
Robo	68	34.0
Asalto	116	58.0
Secuestro	7	3.5
Asesinato	5	2.5
Total	200	100.0

Fuente: Elaboración propia con datos de encuestas realizadas.

Con respecto a los delitos en la zona donde habitan más de la mitad de los encuestados (58%) mencionan que el asalto es el delito más frecuente en la zona donde viven, seguido del robo, el cual representa un 34% de la opinión pública, cabe mencionar que estos delitos tienen altas probabilidades de subir a consecuencia de la apertura del tren interurbano México-Toluca.

El 45.5% de la población considera poco seguro habitar o encontrarse cerca de las estaciones del tren interurbano México-Toluca, siguiendo con un 29% de población que, si considera segura la zona, con estos datos, podemos considerar que de 200 encuestados 91 están inseguros de acercarse a las zonas donde estarán las estaciones del tren interurbano debido a su inseguridad, lo que genera un reto para las autoridades, el retomar la confianza de ciudadanos y, que puedan transitar con seguridad alrededor de la estación, convirtiendo al tren interurbano, como la opción preferida de los ciudadanos en movilidad a la Ciudad de México.

Con estas preguntas y los resultados obtenidos podemos ir reafirmando nuestra hipótesis, la cual menciona que la apertura del tren interurbano México-Toluca, solucionará un problema, desembocando otros problemas para los habitantes aledaños a las estaciones, el principal y más preocupante es la seguridad pública que pueda existir, tanto para los usuarios, como para los habitantes y comerciantes de la zona.

Con respecto al cuerpo policiaco municipal, encargado de brindar seguridad pública y tránsito en el Valle de Toluca, el 69% de la población encuestada, califica como ineficiente a la seguridad pública y tránsito del Valle de Toluca, contrario a un 3.5% que la considera muy eficiente.

Debido a que la población califica como ineficiente, debido a que los policías al ser escasos no están preparados para combatir el crimen, los medios que se utilizan para solicitar patrullas empiezan a ser obsoletos y lentos, así mismo, los policías son corruptos e ineptos para cualquier situación, algunos ciudadanos comentaban acerca del poco salario que reciben estos policías, lo cual los orilla a la posibilidad del soborno.

Grafica 6. Percepción de la eficiencia en la seguridad pública y tránsito del Valle de Toluca.



Fuente: Elaboración propia con datos de encuestas realizadas.

No obstante, la percepción de la seguridad pública en los próximos 12 meses es de un 59.5% con mantenerse igual, mientras que el 30% pronostica que empeora y únicamente un 10.5% confía en que mejore.

Esto con la apertura del tren interurbano México-Toluca, pues ellos creen que se dotará de seguridad y cuerpos policiacos en el municipio, lo cual sería posible de no ser por el poco presupuesto destinado por parte del gobierno Municipal, Estatal y Federal.

En la tabla 8, podemos ver como 44.5% de la población considera que la policía es ineficiente y se quedara así por los próximos 12 meses, mientras que el 23.5% de la población piensa que no solo son ineficientes, sino que esto puede empeorar en los próximos 12 meses, esto, debido a como lo mencionamos antes, la apertura del tren interurbano México-Toluca.

Tabla 8. Relación entre la evaluación de Seguridad Pública y Tránsito del municipio y la percepción de la seguridad en los próximos 12 meses.

	Percepción de la seguridad en los próximos 12 meses			Total
	Mejora	Se mantiene igual	Empeora	
Evaluación de Seguridad Pública y Tránsito del municipio				
Muy Eficiente	2	3	2	7
Eficiente	9	35	11	55
Ineficiente	10	81	47	138
Total	21	119	60	200

Fuente: Elaboración propia con datos de encuestas realizadas.

Por otra parte, en el diagnóstico de la legitimidad podemos ver que más de la mitad de la población (52%) no confía en la policía municipal, estatal o federal, mientras que un mínimo 4.5% si lo hacen, esto, como consecuencia del reflejo de la ineficiencia y corrupción que ven en el sistema de justicia en el país, generando una grave crisis de legitimidad en la seguridad pública municipal y, principalmente en los cuerpos policiacos.

Un 82.5% de la población considera que los municipios de Toluca y Metepec no cuentan con la cantidad suficiente de policías, los cuales, deberían de ser en mayor número respecto al número de habitantes que existen, esto, no únicamente es percepción ciudadana, en el análisis del Plan Municipal de Toluca y Metepec, resaltamos la importancia que tiene el cubrir con el número mínimo que solicita la ONU para brindar seguridad en un municipio con respecto al número de habitantes, y, en efecto, ninguno de los dos municipios cuentan con el número mínimo.

Así mismo, el sueldo que los Ayuntamientos le dan a los policías es mínimo, de acuerdo con una nota de El Universal, los policías en nuestro país llegan a ganar hasta 31 pesos la hora (El Universal, 2017) así como la cantidad de recursos e infraestructura que impide que la seguridad pueda ser una garantía para los ciudadanos de Toluca y Metepec, algo realmente preocupante, con respecto al número de delitos registrados; una crisis de eficacia presentan estos municipios, completando las tres crisis más importantes que podrían tener, con respecto a la seguridad pública y tránsito; crisis de legitimidad, eficiencia y eficacia.

En la tabla 9 podemos ver la tabulación cruzada de estos dos últimos puntos, con la intención de mostrar gráficamente la crisis de legitimidad y eficacia que existe en Toluca y Metepec por parte de seguridad pública y tránsito.

Tabla 9. Relación entre la confianza en la Policía Municipal, Estatal o Federal y la que considera que el municipio cuenta con la cantidad suficiente de policías.

		Considera que el municipio cuenta con la cantidad suficiente de policías			Total
		No Contestó	Si	No	
Confianza en la Policía Municipal, Estatal o Federal	Completamente	0	7	2	9
	Lo necesario	0	21	66	87
	No confío	1	6	97	104
Total		1	34	165	200

Fuente: Elaboración propia con datos de encuestas realizada

Respecto a la construcción del tren interurbano México-Toluca, el 90.5% de la población no se enteró de algún foro de consulta o similar, para conocer si era viable, necesario o solicitado por los ciudadanos, lo que trae muchas dudas a los ciudadanos acerca de este mega proyecto.

Sin embargo, únicamente 3.5% de la población participó en algún tipo de consulta ciudadana, 6.5% no lo hizo a pesar de tener conocimiento de alguno, lo cual también es una muestra de que a pesar de que el 100% hubiera tenido conocimiento de algún foro de consulta, lo más probable es que únicamente un promedio de 35% de la población hubiera participado, reflejando la poca participación ciudadana que

existe en los municipios de Toluca y Metepec, así como la poca importancia que los gobiernos municipales, estatales o federales tienen por democratizar las obras públicas.

La población encuestada afirma que viaja a la Ciudad de México en promedio de una vez cada mes y/o una vez cada 6 meses, 64.5% de la población lo hace con esta frecuencia, únicamente 4.5% de la población lo hace diario por motivos de trabajo o educación y un 5.5% nunca viaja hacia allá.

Debido a que la encuesta se realizó con trabajadores y/o habitantes aledaños a las estaciones del tren, es posible que estos datos no representen la cantidad real de ciudadanos que se trasladan diariamente a la Ciudad de México, sin embargo, si son estos los ciudadanos que muestran su traslado de forma regular, con una visita a la Ciudad de México en un mes hasta los 6 meses, así mismo, son estos los ciudadanos que mayor problemáticas van a tener con la apertura, pues tendrán una gran cantidad de ciudadanos que día con día estén cerca de la zona donde trabajan o viven.

El transporte más común que usa la población para trasladarse a la Ciudad de México con un 52.5%, es el autobús, seguido de un 39.5% con automóvil particular.

Debido a comentarios adicionales que la población daba mientras era encuestada, 3 de cada 4 no cambiarían el autobús por el tren, esto, debido a factores que veremos más adelante, ya sea comodidad, precio o seguridad.

Por otro lado, los usuarios que cuentan con automóvil particular se sienten cómodos con su transporte y difícilmente lo cambiarían por el uso del tren interurbano, ya sea porque las estaciones no lo permiten, costos y comodidad de la misma manera que los usuarios que se trasladan en autobús.

Tabla 10. Relación entre la frecuencia de traslado a la Ciudad de México y el transporte para viajar a la Ciudad de México

		Transporte para viajar a la Ciudad de México				Total
		No Contestó	Autobús	Automóvil particular	Uber-Taxi	
Frecuencia de traslado a la Ciudad de México	Todos los días	0	3	6	0	9
	Una vez a la semana	0	10	16	4	30
	Una vez cada mes	1	26	30	6	63
	Una vez cada seis meses	1	43	21	1	66
	Una vez cada año	0	16	4	1	21
	Nunca	2	7	2	0	11
Total		4	105	79	12	200

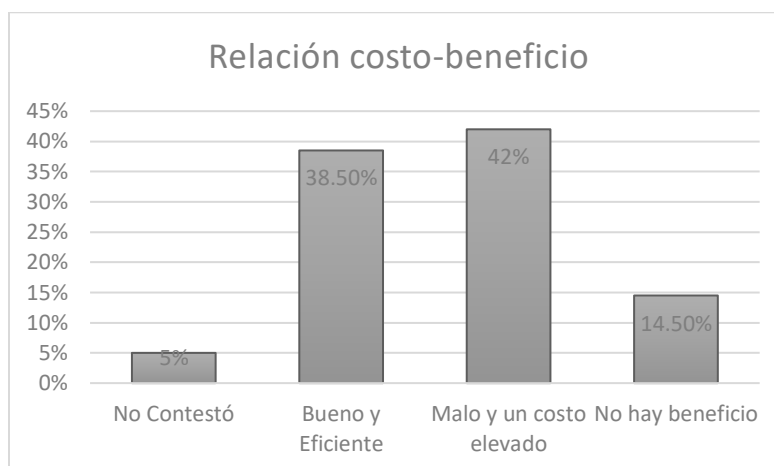
Fuente: Elaboración propia con datos de encuestas realizadas.

En la percepción del costo de viaje, \$90.00 MN. (Secretaria de Comunicaciones y Transporte, 2014) Representan un costo elevado con un 50.5%, mientras que para un 43% lo catalogan como considerable, esto, como lo mencionaba anteriormente, representa una limitante para los ciudadanos en cambiar su transporte convencional por el del tren interurbano, pues, consideran que es un precio alto y con seguridad aún por ver, así como incómodo y con menos beneficios que el del autobús, excepto, el del tiempo, pues es el punto más fuerte que favorece al tren interurbano.

50% de la población considera que el tiempo de traslado de 45 minutos es normal, mientras que el 41% lo catalogan como rápido y eficiente, situaciones que a pesar de no ser tan visibles como un beneficio, si podríamos decir, que es el punto más fuerte con el que los ciudadanos catalogan al tren interurbano.

Es por eso por lo que en su relación costo-beneficio, el 42% de los encuestados mencionan que es malo y con un costo elevado, mientras que 38.5% lo ven como bueno y eficiente, una opinión con tan solo 3.5 puntos de diferencia. (véase en la gráfica 7).

Gráfica 7. Relación costo-beneficio del Tren Interurbano



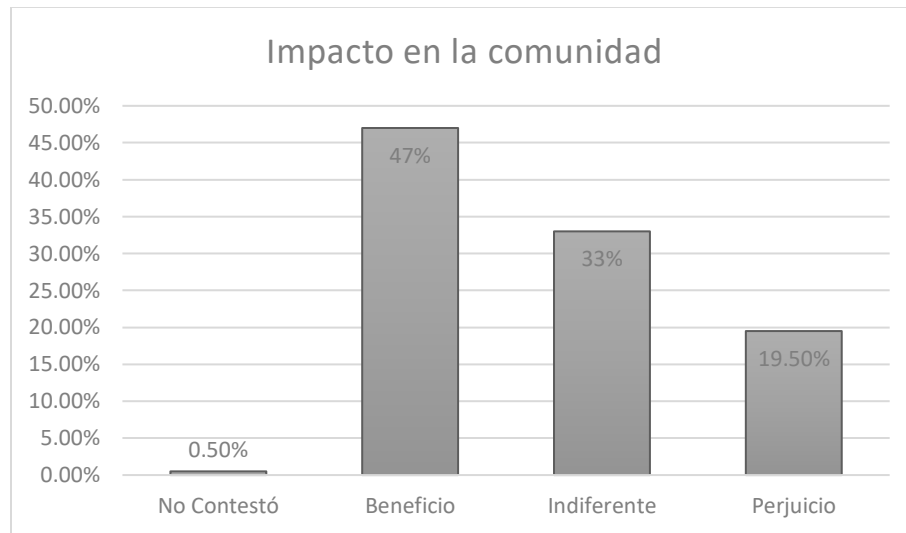
Fuente: Elaboración propia con datos de encuestas realizadas.

De acuerdo con las cifras de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de la administración federal 2012-2018, en el año 2014 se publicó un costo de boleto por viaje, mismo que para el año 2019 es inexacto debido a factores que han incrementado el costo de traslado en transporte público, gasolina y la misma obra del tren interurbano, por lo que se espera que para el momento en el que se inicie la operación del tren el costo de boleto sea otro.

Al realizar la encuesta el 42% de la población consideraba un costo elevado, para el posible mal servicio que pronostican; así mismo el 47% de la población considera un beneficio la construcción del tren interurbano México-Toluca, contrario a un 19.5% que lo ven como un perjuicio para el Valle de Toluca, lo que abre las siguientes interrogantes ¿por qué es un beneficio si lo califico como malo y costoso?, ¿realmente las personas lo consideran un beneficio personal o colectivo?

La respuesta es un beneficio colectivo, pues, los ciudadanos consideran que quizá para ellos no representa un cambio significativo en su economía o rapidez al viajar a la Ciudad de México, pero si lo consideran un beneficio para los miles de ciudadanos que se trasladan diariamente, así mismo, su impacto que tendrá en inmigración, ambiental y seguridad, serán vistos a continuación para detallar más cuales son los factores que hacen que la población considere como un beneficio la construcción del tren interurbano México-Toluca. (véase en la gráfica 8)

Gráfica 8. Percepción de impacto del tren interurbano México-Toluca en la comunidad del Valle de Toluca.



Fuente: Elaboración propia con datos de encuestas realizadas.

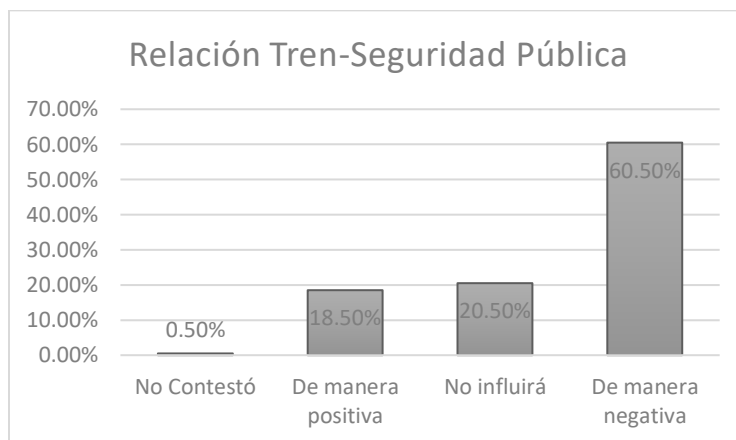
El primer punto por revisar fue el impacto que tendrá el tren interurbano en el medio ambiente, 44.5% de los encuestados considera que el tren interurbano México-Toluca repercutirá de manera negativa al medio ambiente, esto, debido a la construcción, debido a que, se necesitó de alteraciones a la fauna y flora que existe en la zona de la marquesa.

Mientras que 35% lo considera de manera positiva, debido a que, gracias al tren la reducción de autos o autobuses se verá considerablemente, esto último, no podría asegurarlo, debido a los resultados anteriores, en los que los ciudadanos encuestados, argumentaban que no cambiarían su manera de trasladarse, debido a los factores mencionados con anterioridad; Es por eso, que los hechos de reducción de automóviles son difíciles de garantizar hasta el día de elaboración de esta investigación.

El segundo punto que se evaluó fue el impacto de la seguridad pública con respecto al tren interurbano México-Toluca, en este rubro, el 60.5% de la población mencionó que el tren va a repercutir de manera negativa en la seguridad pública, esto debido a la inmensa cantidad de ciudadanos que usaran el servicio lo cual entorpecerá el trabajo de seguridad que brinda el cuerpo policiaco de Toluca y Metepec.

Mientras que un 18.5% mencionó que será de manera positiva (véase en la gráfica 9); la percepción mostrada con esta pregunta, vuelve a confirmar la hipótesis planteada en esta investigación, pues, las estaciones del tren interurbano, necesitarán de una gran cantidad de elementos policiacos o vigilancia especializada, de no ser así, se convertirá en un foco rojo de delincuencia y una zona que se convierta en un caos vial, así como en Francia, Estados Unidos y otros países, los cuales en sus estaciones de metro, tren, o cualquier transporte masivo, los robos y congestionamiento vial se vuelven el tema principal para los usuarios.

Gráfica 9. Impacto en la seguridad pública con respecto al tren interurbano México-Toluca



Fuente: Elaboración propia con datos de entrevistas realizadas.

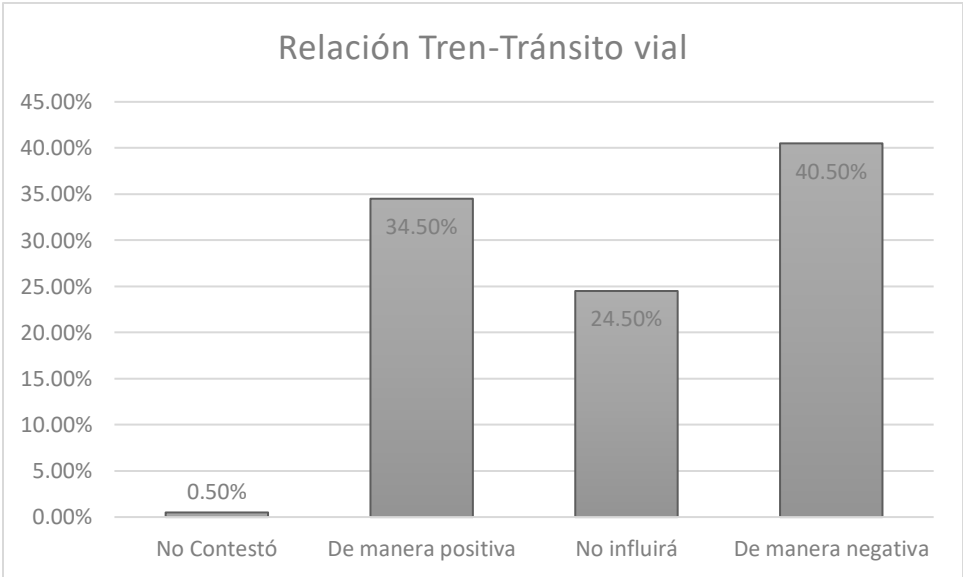
El tercer punto que se evaluó fue el impacto del tren interurbano México-Toluca con el tránsito vial.

En el tema de tránsito vial un 40.5% de la población considera que influirá de manera negativa, esto, debido a que, como lo hemos mencionado en el capítulo anterior de esta tesis, el problema de las estaciones es la nula capacidad de las calles, avenidas, transporte público y seguridad para recibir cada 20 minutos 700 usuarios o 1400 en horas pico, por lo que se pronostica, un caos vial para salir de la zona en donde se encuentran las estaciones del tren interurbano, produciendo un efecto de cuello de botella.

Estos problemas estarían opacando un punto a favor del tren, que es el tiempo, pues un ciudadano promedio, tomaría 45 minutos en llegar de Ciudad de México a Zinacantepec, pero al llegar a la estación, podría encontrarse con problemas para poder salir de la zona, debido a la congestión vial que se generaría.

Por otro lado, un 34.5% afirma lo contrario, debido a que la cantidad de autobuses y/o autos se reduciría drásticamente por el uso del tren interurbano, lo cual, en opinión del investigador es imposible debido a la red de transporte público tan ineficiente, y la carencia de transportes alternos que servirían para desahogar el tráfico, o una reordenación del transporte público en el Valle de Toluca. A continuación, se muestra la gráfica 10 en la que se ven los resultados de este apartado.

Gráfica 10. Relación del tren interurbano con el tránsito vial



Fuente: Elaboración propia con datos de entrevistas realizadas.

El cuarto y último punto por evaluar fue el impacto del tren con respecto a la inmigración en los municipios de Toluca y Metepec.

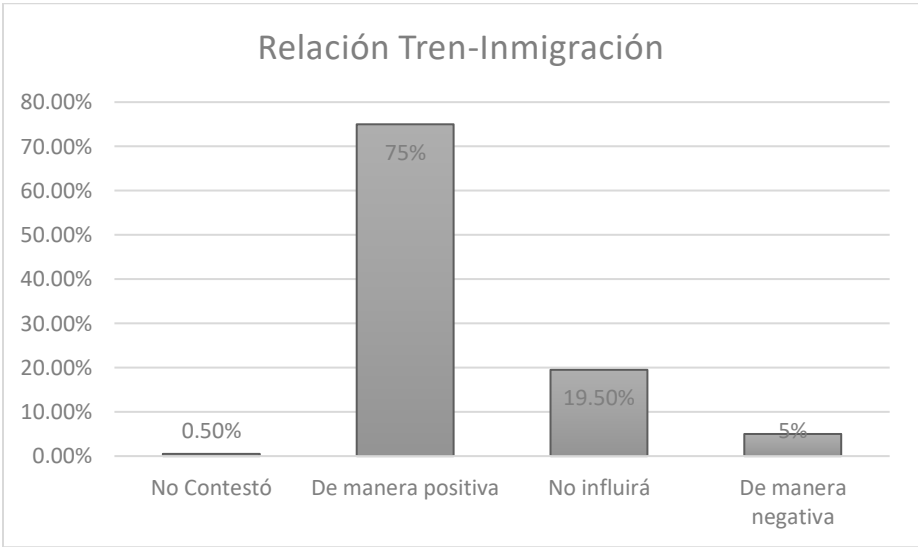
El 75% de la población (3 de cada 4) considera que el tren repercutirá de manera positiva, mientras que un 5% cree que está será de manera negativa; entendiendo

que la manera positiva será un incremento de inmigración hacia el Valle de Toluca, generando gran cantidad de nuevos ciudadanos.

En mi opinión, representa un gran reto para los ayuntamientos correspondientes, pues, una mayor cantidad de ciudadanos exige una mayor cantidad de servicios, lo cual, sin duda es sinónimo de mayor recurso que deberán gastar, ya sea en crear escuelas, servicio de camiones de basura, seguridad pública, alumbrado, entre otros, lo que da pie a la siguiente pregunta ¿Qué acciones están tomando los municipios del Valle de Toluca para recibir este gran impacto de nuevos ciudadanos? ¿Ya los contemplarán para la nueva administración municipal?

A continuación, se muestra la gráfica 11, la cual representa la opinión de los ciudadanos con respecto al incremento de inmigración en los municipios de Toluca y Metepec.

Gráfica 11. Percepción del impacto en la inmigración con respecto al tren interurbano México-Toluca.



Fuente: Elaboración propia con datos de encuestas realizadas.

Por estos cuatro aspectos que evaluamos, podemos ver que a pesar de que la ciudadanía considera como un beneficio la apertura del tren, cada aspecto a evaluar lo ve como negativo, ya que, en su percepción, la inmigración crecerá, la inseguridad pública crecerá, el medio ambiente se ha visto afectado y el tránsito

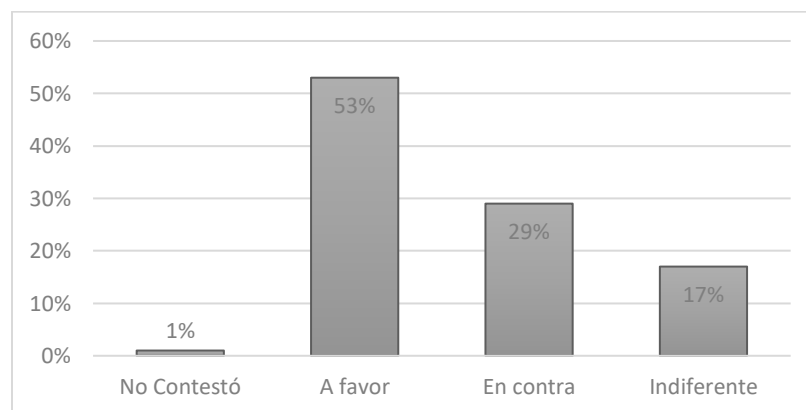
también será un problema, por lo que la respuesta a ¿por qué la ciudadanía ve el tren como un beneficio? Realmente queda inconclusa y contradictoria a los resultados de la evaluación posterior a esa pregunta.

En el tema de obras alternas a la construcción del tren, 87.5% de la población no observa obras alternas a las estaciones del tren interurbano México-Toluca; las cuales, es importante mencionar, son fundamentales para el día de la apertura del tren interurbano, mismo que tiene fecha tentativa del año 2022 para iniciar a trabajar.

Un mega proyecto como el del tren interurbano necesita de obras alternas para funcionar, estacionamientos, casetas de vigilancia, botones de seguridad, entre otros, sin embargo, hasta la fecha de elaboración de esta investigación, las únicas y escasas obras como estacionamientos, son de iniciativa privada y no pública, lo cual es un error en la planeación de la obra por parte del Gobierno Federal, Estatal y Municipal.

Por último, con respecto a la opinión de los ciudadanos sobre la construcción del tren el 53% de la población, está a favor de la construcción del tren interurbano México-Toluca, a pesar de las malas críticas que se tienen al respecto de la obra y su seguridad, únicamente un 29% de la población está en contra. (véase en la gráfica 12).

Gráfica 12. Opinión del Tren interurbano México-Toluca



Fuente: Elaboración propia con datos de encuestas realiza.

Esto último, reflejado con el punto anterior de que la ciudadanía ve como un beneficio la construcción del tren, a pesar de calificarlo como malo, costoso y con algunos problemas que traerá, sigue, en su mayoría, siendo aprobado por los ciudadanos.

Puedo concluir que su aprobación se debe a que el problema que intenta solucionar el tren lo hará, que es la movilidad rápida y eficiente del Valle de Toluca a la Ciudad de México.

Sin embargo, traerá consigo algunas problemáticas más, como lo son: el medio ambiente, inmigración, seguridad pública, tránsito y costos elevados. Un tren enfocado a los empleados, oficinistas, profesionistas, administradores y estudiantes que todos los días se trasladan del Valle de Toluca a la Ciudad de México no puede traer consigo estas consecuencias, pues, la eficiencia, eficacia y legitimidad de los gobiernos estará más vulnerable que nunca, y, demostrando así, como un Gobierno Federal lleno de escándalos y mal manejo de recursos, también muestra una desaprobación por parte de los ciudadanos, en cuanto a los megaproyectos.

Capítulo 3. Acciones del municipio de Toluca con respecto a la Seguridad Pública en la zona de la estación “Pino Suárez” del tren interurbano México-Toluca

A través del análisis ejercido en el capítulo anterior, en el cual se contempla una visión más profunda acerca del Plan Nacional de Desarrollo, Plan Estatal de Desarrollo y el Plan Municipal de Desarrollo, así como la realización y análisis de resultados de una encuesta a ciudadanos del municipio de Toluca y Metepec (ciudadanos aledaños a las estaciones del tren), damos pie al capítulo 3 de esta investigación, el cual trata de explicar las distintas visiones de los sectores que se ven envueltos en la elaboración del megaproyecto de infraestructura a estudiar, el Tren Interurbano México-Toluca.

Al revisar el Plan Nacional de Desarrollo (PND) se resaltan dos de las estrategias que son parte del objetivo número 3 “Mejorar las condiciones de Seguridad Pública”, el cual pertenece al eje 1 “México en Paz”, y que es uno de los cinco ejes que conforman el documento.

La importancia de estudiar y enfatizar estas estrategias es debido a que se manifiestan como el eje rector en materia de seguridad, a continuación, se muestran las estrategias 3.1.1 y 3.1.2 del PND:

3.1.1: Aplicar, evaluar y dar seguimiento del Programa Nacional para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia.

3.1.2: Promover la transformación institucional y fortalecer las capacidades de las fuerzas de seguridad. (PND, 2013, p. 103.)

Demostrando que, la administración 2012-2018 enfatiza como una prioridad el aplicar, evaluar y dar seguimiento a temas de la prevención social de la violencia y delincuencia, mismo que es tema de interés para esta investigación, debido a que la prevención de la violencia y el delito son los principales retos al día de hoy en la construcción del tren interurbano México-Toluca, al menos, alrededor de las

estaciones que este megaproyecto tendrá, y que es un tema que involucra al gobierno federal, estatal y municipal en la misma importancia.

¿Cómo lo logrará? A través de la estrategia 3.1.2, la cual enfatiza la transformación institucional en materia de seguridad, que, en México ha sido muy mal calificada por organizaciones mundiales como la ONU, (organización la cual recomienda que deben existir cierto número de policías que correspondan al número de habitantes y de extensión territorial y, que en municipios como Toluca y Metepec no cumplen la cifra requerida).

Así mismo, la estrategia habla de un fortalecimiento de capacidades en las fuerzas de seguridad, y a través de sus líneas de acción nos damos cuenta de que el documento hace énfasis de un aumento de personal, mejor capacitación, calidad de vida para los cuerpos policiacos y toda la línea de elementos encargados de la seguridad en el país.

Ya sea a nivel federal, estatal o municipal, las estrategias mencionadas tratan como una prioridad nacional el tener más y mejores elementos encargados de la seguridad de los habitantes de México, así como el combate preventivo para la delincuencia que pudiera existir en cualquier sector del territorio mexicano.

En el análisis al Plan de Desarrollo Estatal, específicamente el Plan de Desarrollo del Estado de México, encontramos una situación similar a la del PND, ya que ambos planes se dividen en ejes, los cuales contemplan uno enfocado en el tema de seguridad, esto, gracias a la importancia que tiene un país o un estado en garantizar la seguridad a sus ciudadanos, ya que sin seguridad no existiría libertad para los ciudadanos, ni soberanía que pudieran tener.

El pilar (o eje, en el caso del PND) que se estudio es el número 3, el cual, lleva el nombre de “Sociedad Protegida” y es ahí donde sus objetivos enfatizan el fomento a la seguridad ciudadana y la procuración de justicia, los cuales son, como lo mencionamos anteriormente, las prioridades de un Estado con sus ciudadanos.

A través de la prevención como una herramienta para el combate a la delincuencia, lo cual, justifica la importancia que deben tener en los megaproyectos como el tren

interurbano México-Toluca y que, hasta el día de hoy 17 de noviembre de 2018 no existen estrategias de prevención del delito o alguna obra alterna a las estaciones del tren interurbano México-Toluca, incluso, existen algunas incertidumbres al respecto de la conclusión de la obra, en tiempo y forma, pues a cinco años de iniciar con este proyecto, no hay un avance claro en algunas de las zonas y existen modificaciones recientes a la ruta que el tren utilizará, así como la propuesta por parte de Claudia Sheinbaum (Jefa de Gobierno electa de la Ciudad de México) de establecer otra estación, la cual se pretende conecte el pueblo de Santa Fe con la obra (El Universal, 2018)

Esto último, muestra la complejidad de la obra, ya que al estar involucrados el gobierno federal, el Estado de México, municipios como Toluca, Metepec, Zinacantepec, Lerma, Huixquilucan y la Ciudad de México, el trabajo debe de ejecutarse de manera colectiva, así como la necesidad de coordinación para que todos los involucrados puedan guiar la obra desde su posición y con sus obligaciones de manera lineal.

En el Plan de Desarrollo del Estado de México, es importante resaltar que los objetivos analizados trabajan y son necesarios que se ejerzan de manera conjunta, para que puedan conseguirse, así como las líneas de acción de las estrategias son vitales para alcanzar estos objetivos y garantizar las condiciones que se necesitan de manera preventiva contra la delincuencia, así como el trabajo en conjunto con los municipios que albergaran a las estaciones del tren interurbano México-Toluca.

En el análisis de los Planes de Desarrollo Municipal de Toluca y Metepec encontramos similitudes en cuanto a estructura y algunas estrategias, sin embargo, es importante mencionar lo que la constitución marca para los municipios en el artículo 115, fracción h, el cual coloca como una obligación de los municipios el brindar seguridad pública municipal preventiva y de tránsito.

Es por eso por lo que en el apartado 3.3.1.1.1 del Plan de Desarrollo Municipal de Toluca y Metepec “Seguridad pública, tránsito y la función de mediación-conciliación” marcan estrategias las cuales, a través de herramientas como cámaras de vigilancia, cuerpo policiaco, patrullas y participación ciudadana intentan dar

solución a los problemas que existen en cuanto a Delincuencia, Violencia y caos vial en los municipios mencionados anteriormente.

Es importante mencionar que los Planes de Desarrollo Municipal que se analizaron para esta investigación corresponden a la administración 2016-2018, la cual hasta el último día de su administración no vio en operaciones el tren interurbano México-Toluca, sin embargo, en el momento en el que se crea el Plan de Desarrollo Municipal del año 2016 no se conocía los retrasos que sufriría la obra, por lo que era necesario tener en sus líneas de acción, algunas enfocadas a las consecuencias que el tren Interurbano México-Toluca tendría en el tema de Seguridad Pública preventiva Municipal y de tránsito, así como lo marca la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos una obligación de los municipios, por lo que las nulas acciones respecto a esta obra son una prueba de la omisión a la constitución por parte de las administraciones 2016-2018.

Más adelante veremos a través de una entrevista, las opiniones al respecto de estas estrategias y retos municipales con el presidente municipal electo del municipio de Toluca de Lerdo, con el objetivo de tener una visión acerca de las acciones que se podrán ejercer durante la administración 2019-2021 y una predicción de lo que necesitará hacer el municipio para prevenir la delincuencia en las estaciones del tren interurbano México-Toluca.

Así mismo, en el capítulo anterior, observamos a través de una encuesta realizada a 200 ciudadanos aledaños a las estaciones de Toluca y Metepec del tren interurbano México-Toluca, en la cual los resultados nos muestran la percepción negativa respecto a la seguridad y tránsito que serán consecuencia de las estaciones del tren, así mismo, las opiniones no son positivas respecto a la operación del tren, debido a algunas fallas en la construcción lo que causa incertidumbre entre los ciudadanos de la zona.

La encuesta fue realizada a hombres y mujeres por igual, que viven, trabajan o transitan diariamente por la zona de Pino Suárez y Las Torres (estación Toluca) y en Av. Tecnológico y Las Torres (estación Metepec), con distintas ocupaciones, y

con edades alternas, nutriendo así, los puntos de vista y la información obtenida de forma más plural.

A criterio del investigador, se encuestaron a 200 personas, donde cerca de un 40% utilizan el transporte público, por lo que el tema del caos vial se volvió un tema importante en la opinión pública de los ciudadanos, principalmente estudiantes, recién egresados y comerciantes son los que muestran cierta angustia por lo que las obras están haciendo o no, respecto al tren, y es entonces, cuando el peso cae en la administración pública municipal, pues, como lo mencionan los ciudadanos, parece más organizado el comercio informal que los ayuntamientos en cuanto a las acciones preventivas alrededor de las estaciones del tren.

De la misma manera, la percepción de la seguridad en el transporte público no es favorable, consecuencia de los asaltos, calidad de unidades, respeto por los conductores y condiciones de las calles lo que origina que un 75% de la población encuestada no se sienta segura de usar este medio de transporte, es por eso que, los ciudadanos que usan el transporte público diariamente lo usan con miedo, lo cual, así mismo el Estado muestra incapacidad para garantizar seguridad y el ciudadano pierde la confianza depositada en el Estado, culpándolo de las pésimas condiciones en las que obliga a vivir a los ciudadanos del Valle de Toluca.

En cuanto a la percepción de seguridad de la zona habitacional, las opiniones parecen divididas, sin embargo, la encuesta muestra que los ciudadanos no se sienten completamente seguros, esto, debido a los múltiples comentarios acerca de la delincuencia, ya sea con vecinos, amigos o familiares, los ciudadanos comentan que al menos un conocido ha sido víctima de delitos menores en su vida, destacando algunos, el 58% menciona que el asalto es el delito más común en su zona habitacional, mientras que el 34% dice que es el robo, ya sea en sus casas o robos personales a través de carteristas y otros.

Sin embargo, todos ellos coinciden en que estos delitos aumentarán con la apertura del tren interurbano México-Toluca, debido a que, desde su perspectiva, pronostican que las estaciones pueden volverse un lugar ideal para carteristas o cualquier otro delincuente que aproveche la facilidad de movilidad, esto genera que

el 45.5% de la población encuestada no se sienta seguro de estar habitando, trabajando o transitando diariamente por la zona donde en algún momento sea potencialmente peligroso para la seguridad pública.

Es por esta razón, que el Ayuntamiento, debe tomar acciones para garantizar la seguridad en la zona, así como prevenir que las estaciones se conviertan en focos rojos de la delincuencia, y garanticen la seguridad para las grandes cantidades de ciudadanos que día a día utilizarán el servicio del tren, así como para los ciudadanos que trabajan en la zona y los que habitan alrededor de la misma.

Como se mencionó al inicio de este capítulo, la ONU ha establecido ciertos parámetros que debe tener una zona metropolitana para garantizar la seguridad con respecto al número de policías que debe tener.

En Toluca y Metepec, el 69% de los ciudadanos considera ineficiente el trabajo de seguridad pública y tránsito, esto por la falta de miembros del cuerpo policiaco, así como la falta de equipo y el poco que existe es obsoleto e inservible en ocasiones (como el chaleco antibalas), así mismo la percepción que muestra la ciudadanía está orientada a la corrupción que estos policías ejercen sobre los ciudadanos, estafándolos, incrementando los actos de corrupción y en ocasiones recibiendo dinero a cambio de no ejercer la ley.

Esta percepción de eficiencia es evaluada por un 59.5% como que se mantendrá igual y un 30% pronostica que incluso puede empeorar, pues, mencionan que los servicios públicos serán más demandados y el presupuesto que reciban será el mismo, lo cual orillará a tener peores condiciones y menor número de policías que se encarguen de la seguridad de los ciudadanos. Lo cual ocasiona que la sociedad no se sienta segura de los policías, pues el 52% de la población no confía en un policía.

Por otro lado, la intención de democratizar los proyectos no fue posible en esta obra, pues únicamente el 3.5% de los encuestados participaron, siendo ellos la comunidad más afectada por las construcciones y obra en general, es importante enfatizar la importancia que tiene que la comunidad respalde este proyecto, al ser

los principales afectados y quienes no participaron, trae consecuencias como la falta de apoyo y organización de marchas, bloqueos e interposición de amparos contra la construcción del proyecto, mismos que han detenido la obra en más de una ocasión y que no han permitido el desarrollo de la misma en su tiempo y forma.

Si bien, la población del Valle de Toluca se traslada diariamente a la Ciudad de México, el tren interurbano es una solución a este problema, la saturación de las carreteras, embotellamientos provocan una serie de consecuencias negativas para los miles de trabajadores que día con día acumulan horas en el tráfico, generando secuelas de la salud mental y física que son irreparables.

En nuestra encuesta realizada, un 64.5% de la población se traslada al menos una vez al mes, y el 4.5% lo hace diario, a pesar de que sea un número bajo, la realidad es que 4.5% de la población es un número muy alto de ciudadanos que se trasladan diariamente, es por eso que es necesario la obra, así mismo, el transporte que se utiliza es el autobús y el automóvil, al menos 9 de cada 10 entrevistados así se trasladan, esto trae puntos positivos para el tren, pues, se pretende que así como el tráfico vehicular disminuya, el tiempo se reduzca, las cantidades de emisiones de CO2 bajen, debido a que el uso de automóviles se disminuirá.

Sin embargo, las condiciones alrededor de las estaciones no lo muestran, pues, múltiples factores no son amigables con el ambiente, como las nulas conexiones con transporte público, los estacionamientos en cada estación o las conexiones con transportes alternos como ciclovías o bicitaxis.

Otro problema que se encuentra y que es resaltado gracias a la encuesta, es la percepción ciudadana acerca del precio del tren.

La población que se estima ocupe este servicio es la clase media, por lo que al preguntarles sobre el precio del viaje, consideran que un precio igual o mayor a 90 pesos es elevado, por lo que la interrogante ahora será, si el costo se mantendrá a como lo anunciaron en el año 2016, en el que sería de 90 pesos por viaje completo, si bien, la ventaja del tiempo y estrés en el tráfico parece atractiva para los ciudadanos, el principal atractivo será la cuestión del precio, entonces, para que el

proyecto sea considerado viable, el precio debe mantenerse al alcance de la población, de lo contrario, las personas no piensan en cambiar su medio de transporte tradicional, convirtiendo al megaproyecto en una probable obra fallida.

La revista Proceso, menciona que el megaproyecto federal del tren interurbano México-Toluca, ha aumentado 77% su valor iniciar en construcción, pasando de 38 mil millones de pesos a 59 mil 277 millones de pesos (Revista Proceso, 2018)

La importancia de este proyecto, y de la percepción ciudadana es vital, debido a que la legitimidad con la que la administración federal abandona su cargo es muy baja, y pone en tela de juicio por parte de los ciudadanos los posibles contratos multimillonarios que se firmaron para obras como el tren, que estén envueltos en corrupción y otros juicios de valor que se obtuvieron gracias a las encuestas realizadas en el primer semestre del año 2018.

La obra no fue solicitada por los ayuntamientos de los municipios del Valle de Toluca, pero es una realidad que serán los encargados de mantener la obra en buenas condiciones para la sociedad, el análisis de esta percepción ciudadana fue necesario para entender lo que este capítulo 3 intentará demostrar, las visiones que tienen los sectores que rodean la obra y que se verán afectados por la misma.

En este capítulo, se realizarán una serie de entrevistas a las visiones que se tienen respecto a la obra, así como las estrategias y los retos que se deben ejecutar para que la obra y la prevención resulten con éxito.

Se entrevistó a los tres sectores principales, el académico, político/administrativo y la sociedad civil organizada representada por el activismo social, las entrevistas intentaron responder a la interrogante de ¿Qué está haciendo mal la administración federal? O ¿Qué es lo que están omitiendo en la obra?, ¿Cuáles son los retos, que, como representantes del poder ejecutivo deben realizar a nivel Federal, Estatal y Municipal para que la obra resultó un éxito y no un megaproyecto fallido?

3.1 Análisis de entrevistas realizadas a los sectores académico, político/administrativo y sociedad civil organizada.

Para analizar los resultados de las entrevistas, las cuales fueron una herramienta metodológica de carácter cualitativo, siendo entrevistas semiestructuradas aplicadas a los tres sectores más importantes de la Ciudad de Toluca (social, político/administrativo y científico) arrojaron los siguientes resultados:

La primera entrevista realizada el día 17 de septiembre del 2018, se aplicó a la Lic. en Derecho Gabriela Hernández Piña, activista social, la cual a través de redes sociales trata de concientizar sobre el uso de movilidad alternativa (bicicleta), así mismo, derecho de peatones y temas de movilidad urbana.

La segunda entrevista fue realizada el día 4 de octubre del mismo año al académico de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, el Maestro en Derecho Samuel Espejel Díaz González, el cual, es encargado de la línea de investigación en Seguridad ciudadana de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.

La tercera entrevista se realizó el día 4 de octubre del mismo año al presidente electo municipal de la ciudad de Toluca, el Mtro. Juan Rodolfo Sánchez Gómez, el cual, para los próximos 3 años, desempeñara, la labor más importante, que es, el garantizar mejores condiciones de vida para los ciudadanos de Toluca, municipio en el cual se encuentra una de las estaciones del tren interurbano México-Toluca, misma que es objeto de estudio en esta investigación.

La pregunta inicial, fue la siguiente: ¿Cuál es su opinión respecto al tren interurbano México-Toluca?; en este caso, las respuestas de los tres entrevistados fueron muy similares, ya que cada uno, desde su perspectiva concluía que era una obra necesaria, que los ciudadanos del Valle de Toluca necesitaban desde hace un par de años, y que el gobierno federal había acertado en la construcción de este tren.

Sin embargo, existían factores, que desde los tres puntos de vista podían complicar este proyecto y traer más perjuicios que beneficios; como lo son, la seguridad, el comercio informal, la economía, la migración, el caos vial y otros más, lo cual,

resultaba ser un error a la hora de la planeación en el mega proyecto; esto mismo, lo vimos en la hipótesis de este proyecto de investigación, refiriéndose a la importancia que juega la planeación estratégica en este proyecto, el cual no presenta rasgos de esta misma.

Así mismo, la Lic. Gabriela Hernández resalta el tema de la interconectividad del transporte público y el Mtro. Samuel Espejel habla sobre los riesgos de Seguridad que pueden presentarse y que actualmente ya se están viendo alrededor de la obra, dentro y muy probable en el funcionamiento del tren interurbano. Y, por último, el Mtro. Juan Rodolfo, habla sobre su gobierno, el cual está preparado para empezar obras alternas desde el primer día de su administración.

Al analizar sus respuestas, es importante señalar lo siguiente: *“En general es una vía de comunicación que se está tratando de establecer para resolver el problema de tráfico en la carretera México-Toluca, el cual no se ha podido resolver, a pesar de todas las ampliaciones que se han hecho a esa carretera, entonces esta pretensión de resolver el problema puede acarrear una serie de problemas de migración de la zona Metropolitana a las zonas de Toluca”* (Espejel, 2018).

Estas palabras, que el Maestro Samuel Espejel señala, son de importancia debido a que fueron parte fundamental en la hipótesis de esta investigación, la cual, nos dice que la migración que pueda originar el tren interurbano México-Toluca, será la consecuencia de grandes demandas de servicios públicos municipales en los próximos años dentro del Valle de Toluca, visión la cual es compartida en esta entrevista realizada al académico de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Autónoma del Estado de México.

Siguiendo con la entrevista, se les preguntó acerca de los retos que tendrán los municipios y específicamente los ayuntamientos del Valle de Toluca en relación con el tren interurbano y sus posibles daños colaterales, en este caso existieron respuestas claras, pero con la visión de cada uno, respecto a las necesidades que surgen desde su posición podemos destacar algunas como las siguientes:

“...Reordenamiento del transporte público, se tiene que crear un sistema de conectividad intermodal para que las puedan llegar a la estación del tren no solamente en automóvil privado, no hay conexiones de autobús, no hay estaciones de taxi, no hay estacionamientos, no hay un sistema de bicicleta pública que llegue hasta allá, no hay una infraestructura peatonal para que las personas puedan llegar caminando de la terminal al tren” (Piña, G. 2018).

“...Una vez que se establezcan las terminales, y de manera colateral en el sentido de la exigencia de servicios públicos que van a aparecer y de necesidad de un plan o centros de focalización de Desarrollo Urbano que van a surgir, porque la responsabilidad Estatal y Federal en cuanto a la línea, quedará en el establecimiento de la unidad y automáticamente esa estación va a impactar el ambiente social y los requerimientos de los servicios públicos elementales.” (Espejel, 2018).

Y, por último: “...Los retos más importantes son sufrir las deficiencias de planeación del proyecto, porque no se percibe que la obra haya sido debidamente pensada, no se percibe que esté en todos sus alcances y no se percibe que se hayan previsto sus consecuencias más evidentes; hay una queja insistente en que la obra carece de recursos de planeación en términos de transporte (movilidad), infraestructura complementaria que abastezca el flujo de personas de la línea oriente a poniente que marca el tren, entonces las deficiencias principales las percibimos en el ámbito de la planeación, que es donde notamos los retos más importantes.” (Sánchez, 2018).

Pese a todas las respuestas que se enfocan en situaciones o retos distintos, es importante aclarar que estos retos van de la mano unos con otros, el tema de la movilidad intermodal que menciona Gabriela Piña es muy similar al que el Mtro. Juan Rodolfo menciona en la infraestructura complementaria que abastecerá el flujo de personas, por otro lado, el Maestro Samuel hace referencia a la importancia de los servicios públicos municipales que se verán mayormente demandados en los siguientes años, entre los cuales yo podría destacar la seguridad pública y tránsito,

así como servicios generales (recolección de basura, alumbrado público, entre otros).

El mismo caso que se planteó en la hipótesis de esta investigación, y que cada una de las respuestas podríamos considerarla como un complemento de la otra, pues entre las tres respuestas encontramos los retos más importantes en tema de Administración Pública Municipal, como son la seguridad pública, el tránsito y el brindar condiciones para los ciudadanos de transporte público eficiente y eficaz.

Al preguntarles a los entrevistados acerca de las sugerencias que debería tomar los ayuntamientos como estrategias para la prevención de estas problemáticas, las respuestas fueron muy similares, destacando en algunas los siguientes puntos:

“...Antes que nada, deberían sentarse los municipios involucrados, hacer un instituto metropolitano de planeación, y junto con el gobierno de Estado de México gestionar y reordenar el transporte público...” (Piña, 2018).

“...Tenemos que generar alianzas estratégicas con instancias o entidades que compartan el interés y la preocupación con respecto al tren, la primera alianza estratégica tiene que darse con el Gobierno Estatal, la segunda con el Gobierno Federal (que entre en funciones el primero de diciembre), y estas alianzas estratégicas nos deben ayudar para cerrar círculos en términos de esas deficiencias o vacíos de planeación que existen, se necesitan obras complementarias, infraestructura complementaria al tren y eso lo debemos acordar/pactar con el gobierno Estatal...” (Sánchez, 2018).

Y por último “...lo que tiene que hacerse es realizar estudios más serios sobre mapeos de riesgo y fundamentalmente sobre movilidad de la delincuencia que es algo que no se encuentra claramente establecido...” (Espejel, 2018).

Podemos destacar la similitud que existe entre las tres respuestas, al sugerir que lo más importante para los ayuntamientos es generar una alianza entre la zona metropolitana del Valle de Toluca, Gobierno Estatal, la Ciudad de México, y Gobierno Federal, para alcanzar un trabajo conjunto, el cual, es importante mencionar, es obligación de todos estos sectores gubernamentales, pues, le

corresponde a cada uno de ellos brindar las condiciones que garanticen seguridad, estabilidad de precios, y una mejor calidad de vida para los usuarios del tren interurbano.

Además, de otras propuestas que se comentaron como lo son alianzas con la sociedad civil organizada, estudio acerca de los actos delictivos y la importancia de la participación ciudadana, los cuales en conjunto son clave para un desarrollo urbano seguro y que garantice una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos del Valle de Toluca.

En el tema de caos vial o “tráfico vial” y para efectos de esta investigación únicamente resaltaremos las respuestas que otorgó la Lic. Gabriela Piña, ya que respondió de manera ordenada y concreta lo siguiente:

“...tenemos que trabajar y cambiar el paradigma de la movilidad urbana, capacitar a los elementos de tránsito, fomentar el transporte colectivo más que el transporte privado, dar prioridad al peatón y al ciclista, por supuesto, después transportes colectivos, y al final ya veremos el transporte privado y el transporte de carga; y yo creo que empezando por eso ya tendríamos bastante tarea que hacer, ampliar las banquetas, poner ciclovías, poner estacionamientos para las personas que tengan que llegar en coche, buscar estaciones de taxis para que no estén en la calle e interfieran en el tráfico diario, organizar las rutas para que no se dupliquen y que tengan una cobertura por toda la zona metropolitana.” (Piña, 2018)

Está podría ser la solución más completa que se considera para acciones inmediatas, debido a que engloba todos los medios de transporte que circulan por el Valle de Toluca todos los días.

En conclusión, las entrevistas realizadas sirven para comparar la visión de los tres sectores más importantes alrededor de este proyecto, la parte política-administrativa, académica y la de la sociedad civil organizada, lo que, en mi opinión, es muy importante para democratizar a la toma de decisiones, involucrar y entender los 3 sectores, nos ayuda a saber más acerca de las cosmovisiones y soluciones

que se pueden presentar para erradicar los conflictos que se tienen de alguna problemática.

Las decisiones colectivas, siempre generan incertidumbre, ya que, al existir tantos puntos de vista, se puede llegar a tener una confusión y en ocasiones, no llegar a acuerdos, sin embargo, a través de la organización de consultas, foros, mediaciones, la opinión de los tres sectores pueden construir una alternativa, la cual, genere soluciones más completas y con un alcance exitoso. Además, de dar pie a una participación ciudadana más incluyente y activa; generando una democratización más grande en la toma de decisiones.

Así como poner en marcha una unión entre ayuntamientos y universidades o centros de investigación, ya que, en estos lugares, se encuentran los especialistas de los distintos temas que se pudieran tratar, y, en el caso de la Universidad Autónoma del Estado de México, poner en práctica el conocimiento de estudiantes, profesores e investigadores en beneficio de la sociedad, a quienes se deben completamente; además de ser el objetivo principal de la universidad, el mejorar el medio en el que se desarrollan.

Respecto a las entrevistas, gracias a los entrevistados, quienes destacan por ser conocedores del tema, podemos comparar que las opiniones son muy similares entre sí, pues los tres consideran que el tren es una obra muy importante para el Valle de Toluca, sin embargo, la poca planeación de este proyecto, puede convertirlo y pasarlo de un megaproyecto benéfico para la zona al hundimiento de esta, a través de delincuencia, caos vial y una saturación de nuevos residentes, los cuales puede generar una demanda muy alta y desproporcional de servicios públicos, los cuales, no está preparado ningún ayuntamiento del Valle de Toluca.

Existen alternativas que fueron planteadas y resaltadas, sin embargo, la acción no comenzará por ahora, como consecuencia de la transición de poder a nivel municipal y federal, la obra está detenida en un nivel de incertidumbre alto, pues a nivel Federal aún no saben qué va a proceder con este proyecto, entonces, la planeación local también se ve afectada, en donde los únicos que sufrirán las consecuencias serán los municipios del Valle de Toluca, pues, como lo mencionaron

en las entrevistas, la obra ya está, muchos no la pidieron, pero las consecuencias colaterales son inevitables y debemos tomar acciones para que no nos rebasen y la calidad de vida de los ciudadanos se vea afectada, convirtiendo en este, en un buen proyecto, que realmente mejore la vida de las personas y no solo cubra intereses de una minoría.

3.2 Propuestas para el H. Ayuntamiento de Toluca y Metepec, con relación a la prevención de inseguridad pública en las estaciones del tren interurbano México-Toluca.

3.2.1 Propuesta para Caos Vial

En los capítulos anteriores, hemos tratado de explicar cuáles son los principales retos que tienen los municipios de Toluca y Metepec, con relación a la seguridad pública y tránsito en las zonas aledañas a las estaciones del tren interurbano México-Toluca, específicamente las estaciones de Toluca (Ubicada en Av. Las Torres y Av. Pino Suarez) y la estación Metepec (Ubicada en Av. Las Torres y Av. Tecnológico); así mismo, algunas percepciones ciudadanas sobre las problemáticas que pudiera generar este megaproyecto, y, sus posibles estrategias que ayuden a prevenir las problemáticas planteadas.

Algunos expertos mencionaban la necesidad de un trabajo interdisciplinario, el cual, abarque un equipo conformado por dependencias de movilidad de todos los municipios involucrados, así como el gobierno estatal, gobierno de la CDMX y gobierno federal, estableciendo un Instituto Metropolitano de Planeación, el cual, se encargue de acondicionar las obras alternas al tren, como estacionamientos, reestructuración de transporte público, así como acondicionamiento que favorezca en orden a los peatones, ciclistas, transporte público y por último a los automóviles particulares y transporte de carga.

3.2.1.1 Creación de estaciones intermodales para las estaciones Toluca y Metepec del Tren interurbano México-Toluca.

De la misma manera, es importante mencionar la estrategia de generar estaciones intermodales, las cuales tengan la función de crear y generar espacios, en los que se pueda conectar distintos tipos de transporte público, así como la posibilidad de generar condiciones óptimas a soluciones alternativas como el uso de la bicicleta, el crear calles especiales para peatones, lo cual, intente resolver el posible caos que exista alrededor de las estaciones, evitando congestionamientos de autos en las horas más demandadas del servicio, pues, al día de hoy, ya existen esas acumulaciones de automóviles, transporte público y peatones en las zonas donde está la construcción de las estaciones de Toluca y Metepec.

En su tesina “Estaciones intermodales de transporte para la ciudad Córdoba y su área metropolitana” Rocio Crosetto Brizzio nos menciona lo siguiente: “Una estación intermodal es un lugar de articulación de redes encaminado a facilitar el intercambio entre distintos modos de transporte de viajeros.” (Crosetto, 2015 p. 17).

Lo anterior, tiene el objetivo de reducir el tiempo de traslado de los usuarios en sus moviidades diarias, así como generar una baja a los kilómetros recorridos por el usuario, brindando una mayor eficiencia en las moviidades de las ciudades con mayor demanda de traslados, en este caso, la Zona Metropolitana del Valle de Toluca con la Zona Poniente de la Ciudad de México.

Sin embargo, para que estos modelos de estaciones intermodales puedan existir se requiere que exista una red de transporte diverso, articulado a diferentes escalas y con una muy buena frecuencia y funcionamiento, ya que, si el cambio no es rápido, el modelo no es efectivo (Crosetto, 2015).

En el caso de Toluca y Metepec, proponemos los siguientes tipos de transporte, para alcanzar una eficiencia en la movilidad con respecto a las necesidades de la sociedad de estos municipios:

Senderos peatonales – Bicicleta – Transporte urbano (autobús urbano) – Taxis (o cualquier servicio de transporte privado) – Automóvil particular – Tren Interurbano México-Toluca

En ese orden de prioridades, es la relación que se pretende para las estaciones intermodales, en donde se priorice al peatón, brindando condiciones de seguridad en tema de delincuencia, así como en seguridad con respecto a las condiciones de senderos, las cuales no tengan ningún riesgo de ser víctimas de atropellamientos o cualquier problemática ocasionada por imprudencia de automóviles o transporte público.

En el tema de la bicicleta es importante mencionar, la necesidad de infraestructura para generar educación vial, a partir de la implementación de ciclovías que conecten la estación del tren interurbano con las calles aledañas a la misma, debido a la facilidad económica y de movilidad que genera el uso de las bicicletas como medio de transporte, al igual que al peatón se necesita priorizar el uso de este medio de transporte para evitar futuros congestionamientos en la zona.

El transporte público requiere de medidas más enfocadas a la reestructuración, como el colocar paradas oficiales, las cuales no puedan ser usadas por el transporte privado ni obstruidas por el comercio informal, así como capacitaciones a los conductores de unidades, para generar un transporte público eficiente, en el caso de Toluca, es importante una reestructuración del transporte público, debido a la cercanía con la Terminal de autobuses de Toluca, lo que genera una excesiva variedad de transporte que pasa por ahí.

Por lo anterior, lo recomendable es generar rutas alternas para la mayoría de estas líneas de transporte urbano; por último, el automóvil particular y los servicios de transporte privado como Taxi, Uber, Didi, tienen que ser los últimos en prioridades, debido a la poca capacidad de trasladar cantidades masivas de personas, pues, el uso de automóvil particular únicamente representa 2 o 3 usuarios, los cuales pueden ser reemplazados por un autobús con 30 o 40 usuarios.

Por otro lado, para las rutas de automóviles, es necesario trazar un carril exclusivo, así como paraderos para recoger-dejar usuarios del tren, con la única condición de no poder estacionarse en esa zona, colocar estacionamientos para usuarios que necesitan moverse más de 10 kilómetros y sea necesario usar el automóvil, y, por último, establecer base oficial de taxis con precios definidos para que los beneficiarios sean los usuarios del tren.

Por esto, a pesar de que automóviles, taxis o servicios de transporte privado por aplicaciones de telefonía, son más rápidos y cómodos, el reto más importante que debe tener el transporte masivo es la de brindar comodidad, seguridad y eficiencia en traslados; por lo que la calidad del transporte debe elevarse, estableciendo ciertos parámetros básicos en cada unidad para que la secretaría de movilidad permita y autorice su servicio.

Por otro lado, las obras alternas deben contener infraestructura que brinde confort, eficiencia, sencillez al trasladarse de un medio al otro, por lo que es necesario, potencializar la zona donde se encuentra la estación, generando oportunidades comerciales, estableciendo zona de comidas, de ocio, comercios y seguridad para que los usuarios del tren interurbano puedan sentirse seguros de la zona donde llegarán, combatiendo la inseguridad, generando una medida preventiva ante el posible foco rojo de delincuencia que se prevé llegará a las zonas aledañas de las estaciones del tren y de la misma manera, poder combatir el comercio informal que en esa zona se encontrará.

Tal y como lo mencionó el Maestro Samuel Espejel en la entrevista realizada, una medida importante para combatir la inseguridad es potencializar económicamente la zona, esto para evitar zonas de peligro, como estaciones descuidadas, sin seguridad y con pocas personas, lo que originaría un lugar ideal para que la delincuencia se incremente, ya sea a través de robos, asaltos o estafas, generando puntos centrales de cohesión urbana y social.

La implementación de este servicio de sistema intermodal, es la de crear condiciones para mejorar la calidad del transporte público, el cual, ha sido fuertemente criticado por la sociedad del Valle de Toluca, clasificándolo como

ineficiente, con un costo elevado e inseguro para los usuarios, así mismo, se pretende dar solución al conflicto del caos vial que ya existe en las zonas donde se ha colocado las estaciones, el cual, es responsabilidad de los municipios, de acuerdo al artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; también se pretende potencializar el uso de la bici para traslados de corta y mediana distancia, desmintiendo algunos paradigmas que se tienen sobre el uso de la misma, así como, disminuir el uso de transportes privados para incrementar el uso de transportes masivos.

La creación de una estación intermodal en las estaciones del tren interurbano México-Toluca dará paso a mejores condiciones en el transporte público urbano del Valle de Toluca, disminuyendo el transporte particular, favoreciendo a la disminución de congestionamientos viales y contaminación ambiental.

3.2.2 Propuesta para: Seguridad Pública

La seguridad pública es probablemente una de las principales prioridades que el Estado debe garantizar a un individuo, a través del gobierno, el Estado establece cuerpos de seguridad, los cuales obedecen a la principal tarea de salvaguardar la integridad física, moral y económica de los individuos que conforman el Estado.

Juan Rodolfo Sánchez, presidente electo municipal de Toluca de Lerdo en el año 2018, percibe al tren interurbano como un reto que pueda transformar de manera positiva al Valle de Toluca, como también, un reto que pueda provocar caos e inseguridad en los municipios del mismo Valle de Toluca es por eso por lo que una de las tareas más importantes que tiene que pasar su administración es la de brindar seguridad a las zonas aledañas de la estación de Toluca.

En la entrevista realizada en este proyecto de investigación, Juan Rodolfo nos menciona que la movilidad tan alta que va a tener el tren, atraerá un flujo de personas muy grande, lo que podría ocasionar retos muy delicados como tráfico de armas y drogas, flujo de delincuentes o carteristas que provoquen robos en las estaciones más saturadas, por lo que es necesario establecer vínculos con

autoridades municipales, estatales y federales; esto con el objetivo de establecer roles, en los que cada dependencia participó y con ello, generar condiciones adecuadas para que los usuarios del tren puedan transitar, ocupar el servicio y vivir cerca de las estaciones con seguridad.

Como menciona Samuel Espejel, la seguridad es una política pública, la cual es una actividad fundamental del gobierno, y es por eso, que, a través de la planeación estratégica, es como se debe combatir la delincuencia.

A pesar de que existen múltiples factores que generan inseguridad en las ciudades, se ha demostrado que el principal factor es la falta de oportunidades lo que lleva a las personas a caer en el crimen organizado; como lo vimos en el apartado anterior, el combate a la delincuencia se generará construyendo y elevando la calidad de vida alrededor de las estaciones del tren interurbano, a través de las estaciones intermodales, es como podremos combatirlos de primer instancia, ya que al existir mecanismos sociales que impidan a la delincuencia, apropiarse de los espacios públicos es como se generarán mecanismos de defensa.

Elevar económicamente a las estaciones, a través de locales comerciales, vigilancia, estacionamientos, conexiones con transporte público urbano, alumbrado, entre otros; pueden generar un ambiente de calma y seguridad para los usuarios, así como para los habitantes y trabajadores de la zona.

La seguridad pública es uno de los temas más sensibles que se perciben en las entrevistas realizadas en el capítulo anterior, pues, al analizar los resultados, la sociedad prevé una mayor inseguridad en la zona donde se colocarán las estaciones a partir de la puesta en marcha del tren, es por eso, que el trabajo de seguridad debe ser de manera preventiva, con la intención de brindar a los usuarios y habitantes de las zonas aledañas la seguridad pública que solicitan.

La propuesta inicial es crear senderos seguros, los cuales de la mano con la problemática de caos vial, intenten dar prioridad a los cientos de usuarios que se pronostican transiten todos los días por estas estaciones, dichos senderos, deberán ser colocados en las calles aledañas a las estaciones, donde se priorice el

alumbrado, mantenimiento de calles (basura, arbustos o algún objeto que genere puntos ciegos), así como el apoyo de policías municipales, los cuales vigilen la zona, botones de seguridad, y principalmente, que estos senderos seguros conecten con paradas de transporte público, estacionamientos y comercios, los cuales puedan ayudar a potencializar la vida económica, otorgando mayor movimiento de gente, evitando que las calles aledañas se conviertan en calles vacías e inseguras.

Es necesario un estudio más profundo de las problemáticas de delincuencia que existen en la zona, de acuerdo con la encuesta realizada, los principales delitos que suceden, son el robo y asalto, como consecuencia de la falta de vigilancia, escasas de luminarias, los muros ciegos que permiten que las vialidades estén desoladas y en ocasiones, los obstáculos que se encuentran en las banquetas, lo cual, consideran algunos usuarios, como “trampas” que generan los delincuentes.

El impulso de senderos seguros, trae consigo una serie de elementos que implican mayor presupuesto en tema de seguridad, como la urgente contratación de más elementos de seguridad a nivel municipal, su capacitación y salarios dignos, para generar elementos que no caigan en corrupción o desinterés por los ciudadanos que deben proteger, pues, de acuerdo con el periódico Milenio, únicamente el 89% de los policías y agentes de tránsito en México, cuentan con servicio médico (Milenio, 2017), además, en promedio perciben 31.3 pesos por hora trabajada, lo que genera que únicamente el 71% de los policías duren más de tres años en su empleo (Milenio, 2017), sin duda cifras alarmantes, que reflejan parte del problema de inseguridad pública en México, ya que al no existir condiciones dignas para que un policía se desarrolle, el crimen organizado si ve oportunidades para hacerlo.

Es necesario generar mecanismos de evaluación sistemática del desempeño e impacto del gasto público de los fondos dedicados a la seguridad, pues, con los datos que arroja el INEGI, y las percepciones de seguridad que se observaron en la encuesta, podemos decir que existe una crisis en el sistema de justicia en México.

3.2.2.1 Creación de un Observatorio Ciudadano de Seguridad Pública

Luis Apperti menciona: “el observatorio ciudadano es un mecanismo y herramienta que promueve la participación ciudadana y busca el empoderamiento de la sociedad a través de transparentar y legitimar la información disponible respecto de las diferentes actividades de la administración pública.” (Apperti, 2014 p. 1), a través de la sociedad civil organizada, el observatorio ciudadano, es fundamental para la toma de decisiones, siempre y cuando, la información sea transparente y disponible para todos los ciudadanos. El observatorio ciudadano, ayudaría a crear lazos entre sociedad civil organizada y autoridades municipales, ya que, al poner sobre la mesa la información acerca de problemáticas que tiene la ciudadanía, activarían el trabajo, la participación y propuestas por parte de la sociedad afectada.

En la elaboración de los observatorios, es necesario que se lleven a cabo foros con especialistas, autoridades municipales y ciudadanía para tomar las acciones más eficientes y consensuadas en el tema de seguridad, o cualquier otro que aqueje a la sociedad.

Además, apoya la transparencia y rendición de cuentas, debido a la cercanía de la ciudadanía con las autoridades municipales, generando una ciudadanía activa y decidida en beneficio de todos.

El observatorio responde a necesidades únicas en tiempo y espacio, es por eso por lo que su funcionalidad es eficiente, ya que al tratarse de temas únicos y con características diferentes, las soluciones a las que se llegan siempre son las más acertadas, generando un espacio de unión entre la ciudadanía activa, autoridades y especialistas; democratizando las acciones gubernamentales, generando políticas públicas y acciones democráticas.

Los requisitos que este observatorio necesita son: temas específicos a resolver, en este caso, el de seguridad pública alrededor de las estaciones del tren interurbano México-Toluca, Sociedad civil organizada y decidida, transparencia y rendición de cuentas eficiente por parte de las autoridades municipales, así como el libre acceso a toda la información solicitada, evitando el trámite burocrático en las dependencias

correspondientes o en páginas web, y, por último, alianzas entre los ayuntamientos, sociedad civil organizada y especialistas de los temas a tratar, esto último, a través de convenios con universidades, centros de investigación, dependencias gubernamentales o asociaciones civiles enfocadas al estudio de temas de seguridad pública.

Un observatorio ciudadano es fundamental para el Valle de Toluca, ya que en metrópolis como Madrid, Paris, Medellín, la creación de un observatorio ha tenido resultados exitosos, es por eso, que su necesidad es urgente, para la prevención del delito, y en general, para las problemáticas que hasta el día de hoy no se han podido resolver y que la sociedad demanda; su creación favorecería a la ciudadanía, democratizando acciones y políticas públicas, así como empoderando a la ciudadanía, creando una sociedad civil organizada y participe de las decisiones.

Conclusiones

El tren interurbano México-Toluca es uno de los megaproyectos de movilidad más importantes para el Valle de Toluca, pues, la necesidad de conectar a los ciudadanos con la capital del país se ha convertido en una de las principales demandas por parte de los ciudadanos que día a día trabajan, estudian o desean viajar a la Ciudad de México.

La obra presenta condiciones ideales para convertirse en el proyecto con mayores beneficios en movilidad del centro del país, obteniendo un mejor resultado, en comparación a obras como autopistas, las cuales generan y priorizan el movimiento vehicular particular; y, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad urbana, generar transporte masivo por encima del transporte privado es una prioridad.

Los beneficios esperados, por el tren son múltiples, como la disminución de accidentes, el tiempo de traslado será menor y más eficiente, debido a un mayor ahorro en gastos de operación vehicular, un mayor alcance de movilidad poblacional, disminución del tráfico vehicular en las carreteras, salidas del Valle de Toluca y entrada poniente de la Ciudad de México, generación de empleos y una conectividad con el metro de la Ciudad de México, este último, generará una estación intermodal, conectando servicios de transporte masivo.

Sin embargo, a pesar de que el tren, contará con beneficios y representa una necesidad de movilidad, hemos encontrado a través de este proyecto de investigación, que la obra puesta en marcha por el Gobierno Federal, no ha iniciado algunas obras alternas, las cuales, imposibilitan el alcance esperado de los beneficios, ya sea porque le corresponden a los municipios del Valle de Toluca, al Estado de México o a la Ciudad de México, lo que genera la discusión de saber, que es lo que pasará si alguno de estos actores involucrados no hace de manera correcta su parte del trabajo, el impacto que tendría sería benéfico o catastrófico, según algunos expertos.

Esta tesis abordó los temas que pueden ser omitidos al construir el tren, lo cual, de no ser llevados a cabo, podría llevar a la Zona Metropolitana del Valle de Toluca a un inminente caos, esto debido a la probable ola de delincuencia, inseguridad, caos vial y saturación de viviendas en las zonas aledañas a las estaciones, lo cual, de acuerdo con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es una obligación del municipio garantizar las condiciones óptimas para que en el momento que el tren interurbano empiece operaciones, la ciudad tenga habilitados los mecanismos necesarios para el correcto funcionamiento de la vida de las personas que viven y laboran cerca de las estaciones.

Así mismo, como a los usuarios del futuro tren es necesario garantizarles condiciones óptimas para que al usarlo, cuenten con un buen sistema de transporte público que los conecte a las estaciones, seguridad para viajar y alrededor de la estación, así como generar en la ciudad obras alternas, las cuales, garanticen a los ciudadanos que el esperado flujo de inmigración no será un problema, en cuanto a la carencia de servicios públicos municipales, como la pavimentación de calles, alumbrado público, servicios de recolección de basura, seguridad pública municipal, caos vial, entre otros.

Para el desarrollo de este proyecto de investigación el primer capítulo explica los conceptos básicos se usó a lo largo de la tesis, comenzando por definir a la teoría del Estado como una disciplina filosófica que estudia la esencia y finalidad del Estado, así mismo, se define al Estado como una persona Jurídica formada por una comunidad política, asentada en un territorio determinado y organizada sobradamente en un gobierno propio con decisión y acción.

Otros conceptos que se necesitan entender, serán los de seguridad pública y prevención del delito, para lo que la UNESCO dice: "La paz no puede consistir tan solo en la ausencia de un conflicto armado, sino que supone principalmente un proceso de progreso, justicia y respeto mutuo entre los pueblos, concebido de afirmar la construcción de una sociedad internacional en la que todos pueden hallar su verdadero lugar y disfrutar de su parte de los recursos intelectuales y materiales del mundo" (Hicks, 1999).

Dicho de otro modo, el Estado en el que viven los mexicanos, a través de su marco jurídico de la seguridad pública, establece ciertas atribuciones constitucionales al municipio, a través del artículo 115 constitucional, sección III, donde establecen los servicios públicos municipales a los que se verán encargados, destacando la posibilidad de coordinarse y asociarse entre Municipios, Municipio-Estado, Estado-Estado para una mayor eficiencia de la prestación de servicios, esto, responde a una de las necesidades más importantes en el proyecto del tren interurbano, debido a que cada una de las estaciones se encontrará en un municipio diferente y la coordinación de estos municipios ayudará a brindar de manera eficiente los servicios que la sociedad demande.

Por su parte, la inseguridad pública, es el problema más importante para la población, esto, según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), así mismo, esta encuesta nos menciona que el 63% de los ciudadanos no se sienten seguros de vivir donde lo hacen, pues la ola delictiva aumenta cada día y los casos de inseguridad son más comunes entre los ciudadanos.

Esta misma encuesta, menciona al transporte público como el lugar donde más inseguridad sienten los ciudadanos, obligándolos a modificar su estilo de vida, evitando salir con dinero, relojes, joyas, e incluso, el 33% de la población encuestada ha decidido dejar de usar el transporte público a consecuencia de la inseguridad.

Los beneficios que el tren interurbano podría generar son altos y pertinentes, ya que cubren la necesidad de una población que día a día necesita conectarse con la capital del país, sin embargo, existen factores alternos a la obra, que podrían opacar estos beneficios, convirtiendo un beneficio a costa de cinco problemas nuevos, es por eso, que a través del capítulo uno, se citaron algunas definiciones que nos servirán para entender la investigación, así como también definimos algunas obligaciones del Estado y, principalmente del municipio para estar preparado en la prestación de servicios públicos municipales a raíz de la puesta en marcha del tren.

Por su parte, el capítulo dos intentó aterrizar a la realidad municipal de Toluca y Metepec, al analizar los planes de desarrollo con respecto a temas de acciones preventivas al tren interurbano México-Toluca, así como la percepción ciudadana respecto a las obras que se están ejecutando y se planean ejecutar con respecto al tren interurbano.

Debido a la investigación realizada, podemos concluir que la planeación municipal en Toluca y Metepec no está enfocada en un proceso preventivo, debido a que las administraciones municipales no buscan iniciar acciones con un impacto mayor a los 3 años que duran en el poder.

A pesar de que el proyecto estaba previsto con una fecha tentativa de término en el 2018, año en el que la administración 2016-2018 de los municipios antes mencionados aún ejercía, no se encontraron rastros de acciones preventivas con respecto al impacto que generará el tren interurbano, las obras municipales que se pudieron gestionar, o acciones encaminadas a mejorar la seguridad pública municipal, el reacomodamiento vial en las estaciones, entre otras, no fueron consideradas por las administraciones 2016-2018, y, en su caso, en la administración reciente 2019-2021 tampoco se han iniciado obras alternas que puedan potencializar los beneficios del tren a la población del Valle de Toluca.

Dentro del Plan de Desarrollo Municipal se contemplan algunas estrategias y líneas de acción que podrían ayudar a un reordenamiento vial en las zonas que mayor exigencia tengan, por lo que las estaciones del tren podrían ser el principal motivo para considerar este reordenamiento.

Así mismo existen objetivos encaminados a mejorar la seguridad pública municipal, con estrategias y líneas de acción que pretenden contribuir a la disminución de delincuencia a través de elementos de seguridad mejor capacitados y la profesionalización de elementos policiacos, estrategias que no se han puesto en marcha, y únicamente se encuentran presentes en papel, debido a la limitada capacidad de los municipios de profesionalizar a sus elementos policiacos, de gestionar y garantizar la seguridad pública municipal y de reordenar un transporte público ineficiente e inseguro para los ciudadanos.

A través de las encuestas y de las entrevistas a los tres expertos del tema de seguridad pública y tránsito, nos hemos dado cuenta de la preocupación que existe entre los ciudadanos por la delincuencia que ya existe y que puede empeorar con el inicio de la operación del tren interurbano, debido a la cantidad masiva de gente que día a día transitará por las calles aledañas a las estaciones; generando confusión entre las personas, pues al existir tanta gente, en un mismo espacio, la delincuencia a través de robos puede existir.

Es por eso, que, si no se genera un reordenamiento vial y el flujo de personas que día tras día llegarán a las estaciones del tren, además de un posible congestionamiento vial, el cual será el producto de omitir la necesidad de reubicar algunas líneas de transporte público, transporte privado y de carga, problemas que pueden generar caos, estrés y accidentes para los ciudadanos del Valle de Toluca.

En conclusión, los ayuntamientos del municipio de Lerma, Metepec, Toluca y Zinacantepec requieren acciones preventivas, las cuales fortalezcan el proyecto federal de movilidad, de no ser así, la inseguridad pública y el caos vial podrían tener un aumento alrededor de las estaciones del tren, generando un malestar para la población que habita y trabaja cerca de la zona, así como a los usuarios del tren no les garantizaría seguridad, por lo que el impacto no sería el esperado, dejando un megaproyecto fallido.

El uso de la planeación estratégica, la unión de municipios con el Estado de México, la Ciudad de México y el gobierno federal; así como el empoderamiento de la sociedad civil organizada y especialistas del tema, es vital para que este proyecto pueda concluir de la mejor manera, generando la prevención de problemáticas, las cuales demandan los ciudadanos, y que, de no ser atendidas en el tiempo correcto, surgirán algunos inconvenientes, entre ellos la inseguridad pública, dejando como consecuencia un caos en la Ciudad de México y el Valle de Toluca.

Anexos

Anexo 1. Encuesta

La Universidad Autónoma del Estado de México a través de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales y del alumno Gabriel Cruz Badillo presentan la siguiente encuesta, la cual tiene por objetivo, reunir información acerca de la percepción ciudadana del Tren Interurbano México-Toluca. La encuesta se llevará a cabo de manera anónima, y con fines académicos. Instrucciones: Señala de manera clara con un (x) la opción que más se acerque a lo que opinas y/o se acerque a tu respuesta.

<p>.....</p> <p>1. Sexo Hombre () Mujer ()</p> <p>2. Edad 18-25 () 26-32 () 33-39 () 40-46 () 47-53 () 54-60 () 61 o más ()</p> <p>3. Municipio _____</p>	<p>4. Ocupación _____</p> <p>5. Escolaridad Sin estudios () Preescolar () Primaria () Secundaria () Bachillerato () Carrera Técnica () Licenciatura () Maestría () Doctorado ()</p>
---	--

<p>6. ¿Qué medio de transporte utiliza frecuentemente? Bicicleta () Autobús () Automóvil particular () Uber () Taxi () Caminar ()</p> <p>7. ¿Qué tan seguro considera el transporte público de su municipio? Muy seguro () Seguro () Poco seguro () Nada seguro ()</p> <p>8. ¿Usted se siente seguro de usar el transporte público en el municipio? Muy seguro () Seguro () Poco seguro () Nada seguro ()</p> <p>9. ¿Qué tan seguro considera la zona donde usted habita? Muy seguro () Seguro () Poco seguro () Nada seguro ()</p> <p>10. En términos de delincuencia, ¿usted considera que es seguro vivir cerca de esta zona? Muy seguro () Seguro () Poco seguro () Nada seguro ()</p> <p>11. ¿Cuáles son los delitos más frecuentes en su municipio? Robo () Asalto () Secuestro () Asesinato ()</p> <p>12. ¿Cómo evalúa el trabajo de Seguridad Pública y Tránsito de su municipio? Muy eficiente () Eficiente () Ineficiente ()</p>	<p>13. ¿Usted considera que la seguridad en la zona donde usted vive puede mejorar o empeorar en los próximos 12 meses? Mejora () Se mantiene igual () Empeora ()</p> <p>14. ¿Usted confía en la Policía Municipal, Estatal o Federal? Completamente () Lo necesario () No confío ()</p> <p>15. ¿Usted considera que su municipio cuenta con la cantidad necesaria de policías para brindar seguridad a todos los ciudadanos? Sí () No ()</p> <p>16. ¿Usted se enteró de algún foro de consulta ciudadana para la construcción del tren interurbano México-Toluca? Sí () No ()</p> <p>17. Si la respuesta anterior fue si, ¿Participo en algún foro, platica o encuesta realizada para la aprobación del tren interurbano México-Toluca? Sí () No ()</p> <p>18. ¿Con qué frecuencia se traslada a la Ciudad de México? Todos los días () Una vez a la semana () Una vez cada mes () Una vez cada 6 meses () Una vez cada año () Nunca viajo ()</p> <p>19. ¿Qué transporte utiliza al viajar a la Ciudad de México? Autobús () Automóvil particular () Uber-Taxi () Otro _____</p>
---	---

20. Considerando que el costo aproximado será de 90 pesos por viaje, ¿Cómo considera el precio del tren interurbano México-Toluca?

Elevado () Considerable ()
Barato ()

21. Considerando el tiempo de traslado de 45 minutos por viaje, ¿Cómo considera el traslado?

Rápido y eficiente () Normal ()
Lento ()

22. ¿Cómo considera su relación costo beneficio?

23. ¿Cómo Considera la construcción del tren interurbano México-Toluca, en su comunidad?

Beneficio () Indiferente ()
Perjuicio ()

24. ¿Cómo considera que el tren interurbano México-Toluca repercutirá en el medio ambiente?

De manera positiva () No influirá ()
De manera negativa ()

25. ¿Cómo considera que la apertura del tren interurbano México-Toluca afecte la seguridad pública en la zona donde vive?

De manera positiva () No influirá ()
De manera negativa ()

26. ¿Cómo considera que la apertura del tren interurbano México-Toluca repercutirá en los problemas de tráfico vial en la zona donde vive?

De manera positiva () No influirá ()
De manera negativa ()

27. ¿Cómo considera que la apertura del tren interurbano México-Toluca repercutirá en la migración de personas en la zona donde vive?

Crecimiento de población () No influirá ()
Decrecimiento de población ()

28. ¿Ha visto obras alternas como estacionamientos, casetas de vigilancia o alguna otra alrededor de las estaciones del tren interurbano México-Toluca? ¿Cuáles?

Si _____ No ()

29. ¿Qué opinión tiene sobre la construcción del tren interurbano México-Toluca?

30. Si existe un comentario adicional, favor de anotarlo.

Muchas gracias por su colaboración.

N° de encuesta: _____

Entrevistado: _____

Anexo 2. Entrevista

1. ¿Cuál es su opinión respecto al Tren Interurbano México-Toluca?
2. Desde su perspectiva, ¿Cuáles son los principales retos de los municipios de Toluca y Metepec, respecto al Tren Interurbano México-Toluca?
3. Respecto a las percepciones de inseguridad en torno a este proyecto, **investigador:** ¿Cuáles considera que son las estrategias que los municipios deberán tomar para la prevención de este problema? **Autoridades municipales:** ¿Cuáles son las estrategias que el municipio está llevando a cabo o llevara a cabo en su administración para solucionar esta problemática?
4. Respecto a las percepciones de un posible caos vial en torno a este proyecto **investigador:** ¿Cuáles considera que son las estrategias que los municipios deberán tomar para la prevención de este problema? **Autoridades municipales:** ¿Cuáles son las estrategias que el municipio está llevando a cabo o llevara a cabo en su administración para solucionar esta problemática?
5. En conclusión, ¿Es viable la construcción del Tren interurbano México-Toluca?

Entrevista a Mtro. Samuel Espejel Díaz Gonzáles, profesor investigador de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Autónoma del Estado de México.

(Académico)

E – Maestro Samuel Espejel, muchas gracias por este espacio, iniciamos preguntando, ¿Cuál es su opinión del Tren interurbano México-Toluca?

SE – En general es una vía de comunicación que se está tratando de establecer para resolver el problema de tráfico en la carretera México-Toluca, el cual no se ha podido resolver, a pesar de todas las ampliaciones que se han hecho a esa carretera, entonces esta pretensión de resolver el problema, puede acarrear una serie de problemas de migración de la zona Metropolitana a las zonas de Toluca, en principio teórico, si es que la clase media llega a utilizar ese medio de transporte, que es ahí donde estaría la interrogante.

E – Desde su perspectiva, ¿Cuáles considera que son los retos que deben cumplir los ayuntamientos de Toluca y Metepec, respecto al tren?

SE – Respecto al tren no tiene ninguna vinculación, ya que es una obra de carácter federal que va a estar regulado por un convenio inter-metropolitano (Gobierno Federal-Gobierno Estatal) para la atención de la zona donde va a pasar, y los terrenos donde van a estar las estaciones.

Tengo entendido que están pasando de ser propiedad municipal a la propiedad estatal, entonces prácticamente, los municipios no tienen ninguna responsabilidad, podríamos decir que la responsabilidad va a ser colateral, una vez que se establezcan las terminales, y de manera colateral en el sentido de la exigencia de servicios públicos que van a aparecer y de necesidad de un plan o centros de focalización de Desarrollo Urbano que van a surgir, porque la responsabilidad Estatal y Federal en cuanto a la línea, quedará en el establecimiento de la unidad y automáticamente esa estación va a impactar el ambiente social y los requerimientos de los servicios públicos elementales.

Si es a eso que se refiere usted con su pregunta, hablamos de un daño colateral que llega a los municipios y que no lo pidieron, una carga administrativa que les van a “regalar”, les va a exigir recursos y que ellos no pidieron...

E – Respecto a diversas percepciones de seguridad en torno a este proyecto, ¿Cuáles considera que son las estrategias que los municipios deberán tomar para la prevención de este problema que es la inseguridad, que, como usted dice es un daño colateral que va a generar para los municipios, sin embargo, algunas estadísticas muestran que en el transporte masivo (en este caso los trenes) las estaciones siempre atraen el comercio informal, inseguridad, entre otras cosas?

SE – Yo considero que la situación del tren interurbano va a ser un factor, una variable independiente en materia de seguridad pública, siento y lo que tiene que hacerse es realizar estudios más serios sobre mapeos de riesgo y fundamentalmente sobre movilidad de la delincuencia que es algo que no se encuentra claramente establecido.

Explico, una de las últimas técnicas que se están empezando a utilizar y debe utilizar el gobierno para la prevención de la violencia es la identificación de la permanencia y tránsito de la violencia, en otras palabras, cuantas veces un mismo delincuente comete el mismo delito, y así, identificar ¿Contra quién estamos luchando? Y no, contra ¿qué? Por ejemplo: si se pretende establecer una lucha contra el robo en medios de transporte, pero la pregunta es: ¿este delincuente únicamente roba en transporte o también roba en otra zona?, ahí está el primer problema.

El segundo problema está en la movilidad de la delincuencia, una movilidad que ya está aprobada pero no está estudiada, me explico, la realización de una serie de operativos que se hicieron en Naucalpan en contra de la delincuencia, hicieron que esa delincuencia se moviera y se incrementara, así que, en la medida en la que se combate a la delincuencia en Naucalpan y baja la incidencia delictiva se incrementa en Atizapán, lo cual demuestra que hay una movilidad de la delincuencia, y en este sentido, habría que revisar si la delincuencia que tenemos en esta zona metropolitana del Valle de Toluca es delincuencia que es del Valle de Toluca o es

delincuencia que se está trasladando de la zona metropolitana de la Ciudad de México. Entonces aquí el problema es donde se origina y traslada la delincuencia.

El otro problema que se tiene que revisar es la delincuencia en el interior del tren, es decir asaltos o robos como los que se presentan en el transporte público, pero que implican una serie de medidas que debe tomar la policía, y aquí debemos investigar que tipo de policía se va a responsabilizar, si la policía Federal, Estatal o Municipal.

La otra dificultad es el tipo de acto delictivo que se realiza, es decir, va a ser ataque dentro del transporte, en el mismo transporte o en las zonas de espera o va a ser en los alrededores, donde se encuentran las estaciones; y entonces el tipo de incidencia delictiva seguramente se va a incrementar, es de esperarse que se incremente porque habrá una movilidad humana amplia, masiva, que permite la confusión, el cual es uno de los ingredientes para que se lleve a cabo la delincuencia, lo que les permite “perdersé” dentro del escenario.

E – Evidentemente en la Facultad no tenemos el tema de Seguridad Pública como una prioridad, sin embargo, usted al ser conocedor del tema, me gustaría saber ¿Cuáles son las estrategias que el municipio podría generar para tratar de resolver el problema de manera preventiva y no cuando ya esté sucediendo la inseguridad o el caos vial, el cual también es uno de los problemas que se pronostican con la apertura del Tren Interurbano México-Toluca?

SE – La seguridad no es tema de esta facultad, y yo creo que al contrario, debería ser uno de los temas fundamentales de la facultad, porque la seguridad pública es una política pública; desafortunadamente, cuando se habla de seguridad pública se piensa en la policía y nosotros tenemos un cierto rechazo a la policía y cuando se piensa en policías se piensa en delincuencia, en ministerio público, sanción jurisdiccional, entonces, es un tema de leyes, es un tema de la facultad de derecho; eso es falso la seguridad pública o seguridad civil como se le está llamando actualmente o simplemente seguridad, es una política pública y una actividad fundamental del gobierno.

Actualmente es lo que está teniendo pies ya una impresión de carácter descomunal a nivel de recursos federales y estatales y la logística y la actividad de combate a la delincuencia no es tema de derecho ni es un tema judicial, esta logística y la planeación del combate a la delincuencia es un tema de planeación estratégica de políticas públicas y de actividad gubernamental.

El tema del transporte debe, dentro del diseño urbano que se está haciendo que se debió haber hecho y en el momento en que se fijan las terminales, o los lugares donde va a estar la residencia de estas terminales del transporte público, no solamente tienen un impacto de carácter urbano sino también de carácter social, de cohesión social y cuando se da la descomposición de la cohesión social, se genera un cultivo muy directo para el cultivo de la delincuencia.

La terminal en Pino Suárez, se les ocurre poner una terminal en uno de los cruces urbanos más complicados que tiene la zona metropolitana de Toluca- Metepec y ponen ahí la terminal y lo primero que yo diría es ¿dónde van a estar los estacionamientos, porque se supone que la gente va a llegar en coche, tomar el tren, y se va a ir al D.F., si a lo que me obliga usted es a tomar un “Uber” para llegar a la terminal, entonces ¿para qué quiero la terminal?

Se debió haber previsto una serie de espacios, que impidan para poner un ejemplo, que se venga a reproducir el problema de la terminal observatorio, en la zona metropolitana un hacinamiento que es proclive al establecimiento de comercio informal y es proclive una reunión de masas de personas donde se puede desarrollar o incentivar actos delictivos de primer nivel.

En segundo punto es que, ya que se debió haber previsto esto, pues nosotros debimos haber previsto también sistemas de seguridad, pero acá también viene otro problema en cuanto al concepto que tenemos de seguridad pública.

Podemos enfocarnos en seguridad pública desde el punto de vista de los llamados delitos de alto impacto que son los que preocupan cuando el gran paquete de la delincuencia se encuentra en lo que hemos denominado delitos del fuero común: el

robo de carteras, de celulares computadoras, asalto a transeúntes, la violencia intra-social, esa es la delincuencia que realmente preocupa y afecta al ciudadano.

No todos los ciudadanos ni todas las familias son objeto de secuestros, pero el 80% ha sufrido algún robo, alguno de los integrantes esa es la delincuencia que se debe prevenir.

¿A quién le compete esta función? obviamente los modelos de protección y prevención de la violencia son responsabilidad de los municipios, pero requieren recursos y el estado no les da recursos para prevención, se parte de que la prevención es un elemento en este momento que se puede atacar porque todos los recursos están dirigidos al combate al delito delincuencia, entonces sí se debió haber previsto una serie de políticas públicas de regularización del comercio, de accesos y vías de comunicación y entre ellos, seguridad ciudadana, tanto la que se encuentra asentada en el lugar como la que está por asentar.

Por otro lado, los factores que generan violencia, delincuencia, son factores que deben ser atacados de origen y deben ser atacados desde otra perspectiva, entonces, si la delincuencia es un medio de todas las cosas que se dicen, como un medio que está encontrando la gente para satisfacer sus necesidades económicas, lo que se tiene que hacer es desarrollar económicamente la zona donde se va a instalar las terminales para que el mismo nivel de vida o el mismo nivel de urbanización, de cohesión social, den condiciones de convivencia humana tanto de transeúntes como de residentes se llene de tal manera, que no pueda ser un caos de gente para incentivar la delincuencia, y esto solo se logra con cultura ciudadana.

E – Para finalizar, le pregunto ¿Usted considera viable la construcción de este tren?

SE – la viabilidad o no viabilidad el problema es el transporte urbano, es decir, el transporte de personas (movilidad humana) y en esta movilidad humana, cuando los asilamientos urbanos hacen crecer las manchas urbanas, es preferible tener un sacrificio de carácter político, social, de inversión de espacios públicos, para facilitar esa movilidad que dar lugar a asilamientos que se convierten o se transforman a lugares insanos, insalubres porque no se desarrolla integralmente el proyecto, y es

por eso que tenemos que pagar los proyectos de un transporte; el cual, esperemos que se vuelva un transporte para la clase media trabajadora que es la que más necesita este servicio de movilidad, el cual es el Tren interurbano.

E – Muchas gracias Maestro Samuel, por su tiempo y respuestas.

**Entrevista Juan Rodolfo Sánchez, Presidente Electo de la Ciudad de Toluca
2019-2021
(Autoridad Municipal)**

G -Hola buenas tardes, agradecemos al Maestro Juan Rodolfo Sánchez esta entrevista.

G -La primera pregunta, y me gustaría iniciar con esto, quisiera saber ¿Cuál es la opinión que tiene usted acerca del Tren interurbano México-Toluca?

JR – Mira, es una obra que tendremos que cuidar, aprovechar y capitalizar en beneficio de Toluca, en lo personal me preocupa la obra como tal, porque a lo largo de mucho tiempo la obra dio la impresión de ser una de tantas obras producto del interés económico, la corrupción, el tráfico de influencias que ha caracterizado al régimen político mexicano de los últimos años; sería muy preocupante que la obra tuviera solamente ese enfoque, finalmente ya está ahí, en proceso de ejecución y tendremos que lidiar con este proyecto.

Una obra de estas proporciones puede ser una gran plataforma de desarrollo para cualquier ciudad o también puede ser la gran causa que hunda la vida de una ciudad, el reto que tenemos es hacer de esta una de las grandes fortalezas de Toluca y también habrá que trabajar supliendo las deficiencias que hoy son evidentes sobre todo en términos de planeación, parece ser que se hizo mucho énfasis en asignar el proyecto, en materializar la obra, pero estamos observando muchos vacíos en términos de planeación.

G – Usted lo comenta, es un reto el Tren interurbano, y hay que aclararlo, es una obra Federal, que los municipios no pidieron, sin embargo, hay daños colaterales en la ciudad de Toluca, ¿Cuáles cree que son estos retos que el Municipio de Toluca tendrá que resolver?

JR – Los retos más importantes son sufrir las deficiencias de planeación del proyecto, porque no se percibe que la obra haya sido debidamente pensada, no se percibe que esté en todos sus alcances y no se percibe que se hayan previsto sus consecuencias más evidentes; hay una queja insistente en que la obra carece de recursos de planeación en términos de transporte (movilidad), infraestructura complementaria que abastezca el flujo de personas de la línea oriente a poniente que marca el tren, entonces las deficiencias principales las percibimos en el ámbito de la planeación, que es donde notamos los retos más importantes.

G – Respecto al tren interurbano y con relación a estos retos que usted menciona, desde su posición de Presidente Municipal Electo y en un par de meses, el Presidente Municipal de Toluca, una de las capitales más importantes del país, ¿Cuáles son las estrategias que en su administración se van a tomar para que este tren sea aprovechado para potencializar a la ciudad y al Valle de Toluca?

JR – tenemos que generar alianzas estratégicas con instancias o entidades que compartan el interés y la preocupación con respecto al tren, la primera alianza estratégica tiene que darse con el Gobierno Estatal, la segunda con el Gobierno Federal (que entre en funciones el primero de diciembre), y estas alianzas estratégicas nos deben ayudar para cerrar círculos en términos de esas deficiencias o vacíos de planeación que existen.

Se necesitan obras complementarias, infraestructura complementaria al tren y eso lo debemos acordar/pactar con el gobierno Estatal, necesitamos revisar muchas cuestiones en términos de uso de suelo, de licencias y permisos, comercio, transporte, y todo esto de la mano del gobierno del Estado, por eso estas alianzas estratégicas son importantes.

También se requiere generar alianzas muy fuertes con la sociedad civil, especialmente la sociedad organizada, me refiero a las cámaras de comercio, organismos empresariales y otra serie de instancias representativas que nos ayuden a prever efectos, consecuencias y a sacar el máximo provecho de este gran esfuerzo.

G – ¿Y respecto a las percepciones de inseguridad?

JR – la seguridad es uno de los grandes riesgos y retos que el tren trae consigo por la movilidad tan alta que va a tener, el flujo de personas se espera que sea muy grande, planteando retos muy delicados porque podemos correr el riesgo de que haya tráfico de personas, de droga, de armas, flujo de delincuentes que es uno de los grandes temores que nos externa la gente cotidianamente, que haya un flujo constante de delincuentes que vengán rápida y cómodamente a la ciudad de Toluca, delinquir y puedan regresar por la misma vía.

Así que vamos a tener que organizar con el gobierno federal y el estatal, operativos y protocolos permanentes, que nos permitan mitigar estos riesgos porque de otra manera no.

G – Y, por último, ¿en el tema de caos vial?

JR – Necesitamos que haya obras complementarias, un gran acuerdo en el tema del transporte porque debe haber acciones transversales a la trayectoria que el tren tiene, sin esas acciones transversales nos vamos a complicar la vida en Toluca, vamos a crear cuellos de botella, nadie quiere que la estación Pino Suarez se convierta en la estación Observatorio de Toluca, entonces, todo esto no está debidamente previsto ni planeado, es muy lamentable, y es parte de las cosas que tenemos que estar revisando en cuanto antes con el gobierno estatal para mitigar las consecuencias.

Tenemos muy claros los problemas y hay que fortalecer las alianzas con quienes puedan prever esto a tiempo.

G – Muchas gracias por su tiempo y respuestas.

**Entrevista a Gabriela Hernández Piña, Coordinadora de proyecto de la
Secretaría Técnica en Universidad Autónoma del Estado de México
(Activista Social)**

E - ¿Cuál es tu opinión respecto al tren interurbano México-Toluca?

GP – Yo creo que es una obra necesaria, que va a dar un sistema colectivo de transporte público, en el que se pueda mover masivamente las personas, aunque considero que la forma en la que lo hicieron (de un paso elevado) no es lo más idóneo; falta planeación, que, si se hizo, pero nunca se llevó a cabo; en el tema de la inter-modalidad y la conectividad.

E – Desde tu perspectiva, ¿Cuáles son los principales retos que tienen los municipios de Toluca y Metepec, respecto a esta obra?

GP – También me gustaría incluir al municipio de Zinacantepec, Lerma, San Mateo y Ocoyoacac; yo creo que el principal reto que tienen es el reordenamiento del transporte público.

Se tiene que crear un sistema de conectividad intermodal para que las puedan llegar a la estación del tren no solamente en automóvil privado, no hay conexiones de autobús, no hay estaciones de taxi, no hay estacionamientos, no hay un sistema de bicicleta pública que llegue hasta allá, no hay una infraestructura peatonal para que las personas puedan llegar caminando de la terminal al tren, entonces, yo creo que esos son los principales retos, así como la cuestión de la seguridad.

E – Hace unas semanas el IMCO (Instituto Mexicano para la Competitividad) mencionaba: “no existen razones lógicas para que se hayan distribuido las estaciones de esa manera, siendo Lerma y Observatorio las únicas lógicas, por su cercanía con el aeropuerto, pero Terminal, Zinacantepec no tienen mucha lógica, realmente no ayudan mucho, ¿tú qué opinas?

GP – Es un tema de expertos, insisto y coincido con ellos en que no hay una conectividad acerca de las estaciones que están planeadas.

En Toluca es un embotellamiento ya el tráfico que se está ocasionando, no hay forma de llegar caminando, no hay banquetas, no existe un sistema de autobús que llegue y que tenga una ruta fija para las personas que se quieran transportar, entonces, realmente lo que se tiene que hacer es un plan estratégico metropolitano para la movilidad de todas estas zonas, yo creo que mucha gente que viene de otras partes del Estado y viene a la terminal ocuparía el tren para llegar a la Ciudad de México y sería mucho más eficiente pero, insisto, si no hay esta conectividad los tramos van a ser mucho más largos, poco eficientes e inseguros.

E – Encuesta realizada de 100 personas en Toluca y 100 en Metepec, el 69% de la población considera ineficiente el trabajo de seguridad pública y sumándole que el 60.5% de la población considera que la inseguridad va a aumentar con el tren, ¿Cuál sería tu opinión?

GP – Yo si considero que la inseguridad va a aumentar porque vas a permitir que las personas delincuentes, tengan traslados un poco más lejanos, seguros y rápidos; también porque gran parte de la población vive en la zona conurbada de la Ciudad de México, viendo en la ciudad del Valle de Toluca una posibilidad de vivir mejor, entonces también va a haber mucho crecimiento poblacional acá, lo cual al no estar planeado y ordenado va a crear zonas marginales y caóticas nuevamente como la periferia de la Ciudad de México.

E – ¿Cuáles consideras que son las estrategias que los municipios deberían de empezar a realizar?

GP – Antes que nada, deberían sentarse los municipios involucrados, hacer un instituto metropolitano de planeación, y junto con el gobierno de Estado de México gestionar y reordenar el transporte público, como ya mencionamos, en todas esas áreas, facilitar la creación de estaciones intermodales para que la gente pueda llegar ahí y tomar el tren para llegar a su destino y así mismo el tema de la seguridad que es muy delicado, también podrían trabajar de una forma metropolitana porque ya no solamente son municipios aislados, ya somos una zona metropolitana conurbada.

E – Y en el tema del caos vial, ¿Cuáles consideras que son las estrategias que los municipios deberían empezar a realizar?

GP – Ya vamos un poco tarde, debieron empezar hace 5 años, junto a la planeación del tren interurbano, que realmente si se hizo, ya que participamos en las mesas de discusión del tren y junto con el Instituto Mario Molina y otros institutos de planeación se realizaron todas estas planeaciones.

Y yo creo que para acelerar este proceso tenemos que trabajar y cambiar el paradigma de la movilidad urbana, capacitar a los elementos de tránsito, fomentar el transporte colectivo más que el transporte privado, dar prioridad al peatón y al ciclista, por supuesto, después transportes colectivos, y al final ya veremos el transporte privado y el transporte de carga.

Empezando por eso ya tendríamos bastante tarea que hacer, ampliar las banquetas, poner ciclovías, poner estacionamientos para las personas que tengan que llegar en coche, buscar estaciones de taxis para que no estén en la calle e interfieran en el tráfico diario, organizar las rutas para que no se dupliquen y que tengan una cobertura por toda la zona metropolitana.

E – Agradezco tu tiempo para responder estas preguntas.

Referencias

- Apperti, L. (2014) “¿Qué es un observatorio ciudadano?” Milenio. Recuperado de: <http://www.milenio.com/opinion/luis-apperti/mundo-industrial/que-es-un-observatorio-ciudadano>
- Crosetto, R. (2015) “Estaciones Intermodales de Transporte para la Ciudad Córdoba y su área metropolitana, Caso: estación mitre” Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño Industrial, Universidad Nacional de Córdoba. Recuperado de: https://issuu.com/rociocrosettobrizzio/docs/tesina_issuu
- Delgado, Víctor A. (1998). “Comentarios sobre seguridad ciudadana”. [En línea]. Revista de Estudios sociales, núm. 2, diciembre. Bogotá: Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/815/81511299010.pdf> [Consultado el 05/11/2017].
- El Universal (2017), “Policías de CDMX ganan alrededor de 27 pesos por hora: INEGI”, El Universal, Recuperado de: <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/07/12/policias-de-cdmx-ganan-alrededor-de-26-pesos-por-hora-inegi>
- Espejel, S. (2015) *Apuntes de la materia Derecho Constitucional*, Toluca, UAEMéx.
- García, M. y Zambrano, C. (2005). “Seguridad Ciudadana: El aporte de las metodologías implicativas”, *Revistas de psicología*, vol. XIV, núm. 2, Santiago: Universidad de Chile, pp. 63-78.
- Gobierno del Estado de México. (2011). Plan de Desarrollo Estatal 2011-2017. Pp. 135-163. Recuperado de <https://www.dropbox.com/s/bio9wjoj8jf22ky/01%20PDEM%202011-2017.pdf>
- H. Ayuntamiento de Metepec. (2016). Plan de Desarrollo Municipal 2016-2018. Pp. 187-203. Recuperado de http://www.metepec.gob.mx/itdifm2017/documentos/seccion2/2.1_GACETA_31_2016_Plan_de Desarrallo_Municipal.pdf

- H. Ayuntamiento de Toluca. (2016). Plan de Desarrollo Municipal 2016-2018. Pp. 299-310. Recuperado de <http://187.174.218.158/sitios/transparencia/datos/fraccion%20IX/actividades/Plan%20de%20Desarrollo%20Municipal%20de%20Toluca%202016-2018.pdf?iframe=true&width=100%&height=900>
- Heller, H. (2014). *Teoría del Estado*. Ciudad de México, México: Fondo de Cultura Económica
- Hicks, D. (1999). *Educación para la paz*. Madrid: Ediciones Morata/Ministerio de Educación y cultura.
- Hidalgo, D. (2005). *Comparación de Alternativa de Transporte Público Masivo – Una Aproximación Conceptual*. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/ring/n21/n21a10.pdf>
- *Interurbano México-Toluca*. Ciudad de México, México. Recuperado de <http://treninterurbano.cdmx.gob.mx/beneficios.html>
- Kelsen, H. (1992). *Compendio de Teoría General del Estado*: Ciudad de México, México: Colofón
- Naegelen, J. (30 de junio 2015). “*Así roban a los turistas en los principales destinos de vacaciones*”. The Objective. Recuperado de <http://theobjective.com/investigations/asi-roban-a-los-turistas-en-los-principales-destinos-de-vacaciones/>
- Perú, Instituto de Defensa Legal/Centro de promoción social para la seguridad ciudadana (2003). *Proyectos piloto de comités para la seguridad ciudadana. El ABC de la seguridad ciudadana*. Lima. [Composición, impresión e ilustraciones interiores: Cesar Chávez Dios].
- Pichardo, I. (2002). *Introducción a la Nueva Administración Pública en México*, Ciudad de México, México: INAP
- Ramos, J. M. (2005). “*Seguridad ciudadana y la seguridad nacional en México: hacia un marco conceptual*”. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*. México: UNAM, mayo-agosto, vol. XLVII, núm. 194, pp.35-52.
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte, (2015). *Beneficios del Tren* Gobierno de la República de los Estados Unidos Mexicanos. (2013). Plan

Nacional de Desarrollo 2013-2018. Pp. 103-108. Recuperado de <http://pnd.gob.mx/wp-content/uploads/2013/05/PND.pdf>

- Secretaría de Gobierno, (2013). Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, p.p. 103. Recuperado de: <http://pnd.gob.mx/> el 15 de noviembre de 2018
- Suárez, G. (2018), "*Analiza Claudia Sheinbaum añadir estación a tren interurbano México-Toluca*". El Universal. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/analiza-claudia-sheinbaum-anadir-estacion-tren-interurbano-mexico-toluca>
- Thourliere, M. (2018) "*Tren Interurbano, con sobre costo de más del 50% por "mala planeación y opacidad": IMCO*". Proceso. Recuperado de: <https://www.proceso.com.mx/526102/tren-interurbano-con-sobre-costo-de-mas-del-50-por-mala-planeacion-y-opacidad-imco>
- Valdés, I. (14 de mayo del 2017) *Tren México-Toluca: Piden conocer obras de mitigación*. Milenio. Recuperado de http://www.milenio.com/df/tren_interurbano-mexico-toluca-obras_mitigacionprd_aldf-milenio-noticias_0_956304570.html
- Veléz, M. (15 de Julio 2017). *Entérate, las 10 cosas que debes saber del Tren Interurbano*. El Universal. Recuperado de <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/06/15/enteratel-as-10-cosas-que-debes-saber-del-tren-interurbano#imagen-1>
- Vittrup, E. (2016), "Reunión en Toluca para concertar posición regional que se presentará en la Tercera Conferencia de ONU Hábitat", United Nations News, Recuperado de: <https://news.un.org/es/story/2016/04/1355251>
- www.ratp.fr. (12 de enero 2017) *Historia de RER*, Paris. Recuperado de <https://www.ratp.fr/groupe-ratp/presentation-du-groupe/documents-de-reference>