



Características Demográficas de los Municipios Mexiquenses alrededor del Tren Interurbano México-Toluca (TIMT)

Características Demográficas de los Municipios Mexiquenses alrededor del Tren Interurbano México-Toluca (TIMT)

Características Demográficas de los Municipios Mexiquenses alrededor del Tren Interurbano México-Toluca (TIMT)

Gobierno del Estado de México
Palacio del Poder Ejecutivo
Lerdo poniente núm. 300, colonia Centro,
C.P. 50000, Toluca, Estado de México.

© Derechos Reservados

Consejo Estatal de Población
calle Rafael M. Hidalgo núm. 904,
colonia Altamirano, C.P. 50130,
Toluca, Estado de México.

Impreso y hecho en México.

La reproducción total o parcial de este documento podrá efectuarse mediante autorización expresa de la fuente y dándole el crédito correspondiente.

CE: 205/03/02/19

www.edomex.gob.mx/coespo

Índice

1. Introducción	5
2. Tren Interurbano México-Toluca	7
2.1. Zona de influencia del TIMT	8
2.2. Beneficios	9
3. Contexto demográfico	10
4. Características demográficas de la región con influencia directa del TIMT	13
4.1. Distribución por sexo	15
4.2. Distribución por grandes grupos de edad	15
4.3. Población femenina en edad fértil	16
4.4. Distribución de la población por municipio	17
4.5. Distribución porcentual por sexo según municipio	18
4.6. Distribución porcentual por grandes grupos de edad según municipio	18
5. Consideraciones finales	19
6. Fuentes y referencias	21

Nota: La información estadística de este documento procede de fuentes oficiales como censos, conteos, encuesta intercensal, así como de diversas encuestas nacionales del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Consejo Nacional de Población (CONAPO), entre otras, al igual que en diferentes periodos de tiempo, por lo que a la fecha de su publicación puede presentar disimilitud respecto a lo reportado por distintas dependencias.

1. Introducción

El cambio es una constante en el desarrollo demográfico de todas las poblaciones, sin embargo, no todas se transforman a la misma velocidad ni en la misma proporción, dado que intervienen diversos factores que, de manera directa o indirecta, inciden en el volumen, conformación y distribución geográfica de los grupos de población.

Un ejemplo de esos factores con el potencial para influir en la estructura demográfica, se encuentra en el impulso de los grandes proyectos de infraestructura, en particular, en aquellos que permiten adaptar el entorno en el que se desarrolla la vida cotidiana para mejorar la movilidad, ya que facilitan el flujo de grandes volúmenes de personas, disminuyen los tiempos y costos asociados al desplazamiento desde un punto a otro, incrementan la posibilidad de acceso a un mayor número de bienes y servicios, tienden a aumentar la plusvalía de los predios aledaños a las obras, ofrecen a las regiones en las que se crean ventajas de competitividad respecto a otras, aumentan el grado de integración entre localidades y, en general, contribuyen a mejorar la calidad de vida de hombres y mujeres.

En general, la inversión impulsada por el sector público en infraestructura es un instrumento de política económica que sirve para detonar el crecimiento y promover un desarrollo regional más equitativo, algo que, sin lugar a dudas influye en lo demográfico, dado a que la creación de infraestructura es un factor que tiende a convertir a las localidades en polos de atracción, ya que una región que cuenta con mejores condiciones para detonar y promover el desarrollo conlleva a despertar el interés de la población, sobre todo, aquella que anhela encontrar lugares con mejores condiciones para vivir y desarrollarse.

El Estado de México ya ha experimentado el empuje que los grandes proyectos de infraestructura en materia de movilidad imprimen a su dinámica demográfica, la construcción del Anillo Periférico en la sección que colinda con los municipios de Tlalhepantla y Naucalpan y que en dirección norte-sur se conoce como Boulevard Manuel Ávila Camacho, es un ejemplo¹ (ilustración 1).

¹ La idea del Anillo Periférico surge del arquitecto Carlos Contreras en 1925, sin embargo, es hasta la década de los años 50 y 60 que se retoma debido al crecimiento del parque vehicular y el aumento paulatino de la población de la Ciudad de México y aunque dicha obra pretendía mejorar la movilidad y delimitar de cierta manera el crecimiento urbano, aprovechando su construcción, las zonas a sus costados pronto fueron explotadas y se desarrollaron plazas comerciales o conjuntos habitacionales en zonas como Ciudad Satélite, por ejemplo.

Ilustración 1. Periférico Boulevard Manuel Ávila Camacho

1958



Fuente: Recuperado de <https://weblogsfera.wordpress.com/2011/12/13/cd-satellite-ayer-y-hoy/>

2018



Fuente: Recuperado de Google Maps, última modificación 31 de enero de 2018

Actualmente, se encuentra en proceso de construcción una de las obras de infraestructura en materia de movilidad más importantes de las últimas décadas, que conectará al Valle de Toluca con la zona poniente de la Ciudad de México: el Tren Interurbano México-Toluca (ilustración 2).

Ilustración 2. Tren Interurbano México-Toluca



Fuente: Recuperado de <http://treninterurbano.cdmx.gob.mx/informacion.html>

El presente trabajo describe las principales características demográficas de los municipios mexiquenses aledaños al trazo del Tren Interurbano México-Toluca, con el objetivo de conocer la situación demográfica de la región previo a la puesta en operación de la obra, y vislumbrar la influencia que un proyecto de esta naturaleza ejercerá sobre los municipios de la región (Toluca, Lerma, Metepec, Ocoyoacac, San Mateo Atenco y Zinacantepec)².

2. Tren Interurbano México-Toluca

El Tren Interurbano México-Toluca (TIMT) puede ser considerado dentro de la región de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca y el poniente de la Ciudad de México como el sistema de transporte metropolitano masivo más importante de las últimas décadas.

Es un “sistema de transporte moderno, primero en su género en Latinoamérica”, que “elevará el nivel de transporte de pasajeros al de ciudades como: Nueva York, Chicago, Madrid, Londres, Ámsterdam y otras grandes ciudades interconectadas por vías ferroviarias” (SCT).

El tren interurbano conectará dos importantes zonas metropolitanas en el país; la ZM del Valle de Toluca y la ZM del Valle de México, quinto y primer lugar a nivel nacional, respectivamente, debido al volumen de personas que concentran, lo que estrechará su relación y acelerará el proceso de integración de estos espacios de la denominada megalópolis³.

Este proyecto unirá en 39 minutos a dos importantes ciudades en el país y dará servicio aproximadamente a 230 mil pasajeros al día (SCT).

El nuevo sistema de transporte metropolitano establece un trazo de 58 kilómetros dividido en tres tramos, tal y como se muestra en la ilustración 3, que conectará la ciudad de Toluca, desde la estación de Zinacantepec, con la Ciudad de México, en la estación Observatorio. Incluye cuatro estaciones intermedias: Pino Suárez (Toluca), Tecnológico (Metepec), Lerma y Santa Fe (CDMX).

² Este trabajo se basa en la información estadística oficial disponible, así como en las proyecciones a 2030 debido a que estas últimas cuentan con información por municipio.

³ De acuerdo con el Senado de la República, la megalópolis de la Región Centro del País, agrupa 6 entidades y 150 municipios urbanos o metropolitanos (Más allá de las Metrópolis. 2013).

Ilustración 3. Trazo del Tren Interurbano México-Toluca



Fuente: <http://www.transporte.mx/tren-interurbano-mexico-toluca-tiene-avance-del-35-sct/>

2.1. Zona de influencia del TIMT

En terrenos del municipio de Zinacantepec se encuentran los talleres y cocheras del tren; Toluca alojará la estación Terminal Zinacantepec, así como la estación intermedia Pino Suarez; por su parte, Metepec albergará la estación Tecnológico; en tanto que entre los límites políticos-administrativos de San Mateo Atenco y Lerma se encontrará la estación Lerma. Aunque el municipio de Ocoyoacac propiamente no contará con alguna estación, por su geografía atraviesa una parte importante del recorrido de la obra, además de que su grado de integración con los municipios mencionados ejercerá una influencia directa sobre su población, en tanto forma parte de la Zona Metropolitana de Toluca (mapa 1).

Mapa 1. Zona de influencia del Tren Interurbano México-Toluca en el Estado de México



Estaciones

- 1 Cocheras y talleres
- 2 Estación terminal Zinacantepec
- 3 Estación Pino Suárez
- 4 Estación Tecnológico
- 5 Estación Lerma

Fuente: Coespo con base en SCT.

2.2. Beneficios

El Tren Interurbano México-Toluca es una de las obras de infraestructura en materia de transporte masivo más importante de las últimas décadas, que viene a solucionar problemas de movilidad entre la ciudad de Toluca y la capital del país, pero que va más allá, pues pretende impactar de manera positiva en la calidad de vida de todas las personas, al mejorar los tiempos de traslado, reducir los accidentes viales, cuidar el medio ambiente y generar empleos.



Disminución de CO² de 27,827 tom/año
Equivalente al oxígeno producido por
225 hectáreas de bosque.



Disminución de accidentes
Se podrán evitar aproximadamente 400
accidentes viales en la autopista
México-Toluca.



57.87 km de recorrido en 39 min
Reducirá el tiempo de espera de
traslado 90 minutos en viaje redondo.



Mayor movilidad para las personas
Disminución del tráfico vehicular en
beneficio de 3.5 millones de habitantes.

De acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el tren interurbano prevé dar servicio a 230 mil pasajeros al día, con lo que mejorará la movilidad entre la Zona Metropolitana del Valle de México y la Zona Metropolitana del Valle de Toluca.

De acuerdo con “los cálculos realizados por el Banco Interamericano y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, el tren interurbano logrará sustituir 15,203 unidades de transporte público y 26,189 autos” (Nexos), lo que significa beneficios para el medio ambiente, implicando una disminución de CO² de 27,827 toneladas al año; equivalente al oxígeno producido por 225 hectáreas de bosque (SCT).



Ahorros por tiempos de viaje
Estimados en 4,400 mdp.
Disminución de gastos de operación vehicular.
Cifra estimada en 1,800 mdp.



Servicio directo
A centros de trabajo y centros recreativos.



Generación de empleos
17,500 directos y 35 mil indirectos durante la construcción.



Dará servicio a la zona de mayor demanda
Se complementará con el servicio de transporte colectivo METRO (Línea 1 y en un futuro, Líneas 9 y 12).

Fuente: Recuperado de <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/tren-interurbano-mexico-toluca/>

La disminución del tránsito de vehículos automotores entre la Ciudad de México y la ciudad de Toluca beneficia alrededor de 3.5 millones de habitantes y contribuirá a cuidar la integridad física de las personas, al provocar la reducción de accidentes viales, de tal suerte que se podrán evitar aproximadamente 400 accidentes de este tipo al año en la autopista México-Toluca (SCT).

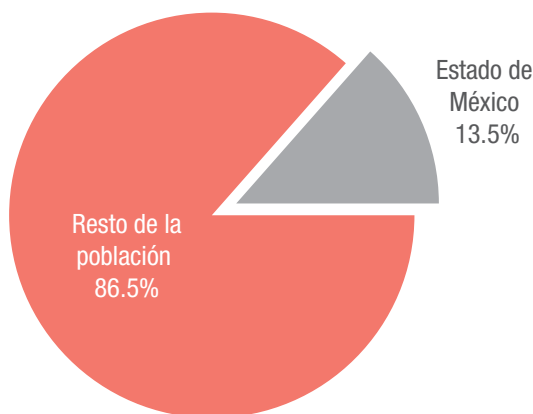
De extremo a extremo, el recorrido del tren durará alrededor de 39 minutos, lo que quiere decir que se reducirá a 90 minutos el tiempo de traslado en viaje redondo entre la ciudad de Toluca y la CDMX (SCT). Sin lugar a dudas, se trata de una obra que mejorará la movilidad y la integración de la ZM del Valle de México y la ZM del Valle de Toluca, en tanto se articulará con otros sistemas de transporte masivo como el Sistema de Transporte Colectivo METRO (Línea 1 y en un futuro, Líneas 9 y 12), mejorando el acceso a centros de trabajo y centros recreativos, y aminorando los tiempos de traslado.

Hablamos de una importante obra generadora de empleos, ya que, de acuerdo con la información oficial, generará 17,500 empleos directos al entrar en operación, sin embargo, los beneficios del Tren Interurbano México-Toluca a este respecto ya son evidentes, puesto que familias se han visto beneficiadas por los empleos generados en el avance de la construcción (SCT).

3. Contexto demográfico

De acuerdo con la información estadística oficial al año 2015, en el Estado de México habitaban 16 millones 187 mil 608 personas, quienes representaron 13.5% de los 119 millones 530 mil 753 habitantes en el país, es decir, 14 de cada 100 personas en México vivían en nuestro estado, el más poblado a nivel nacional (gráfica 1).

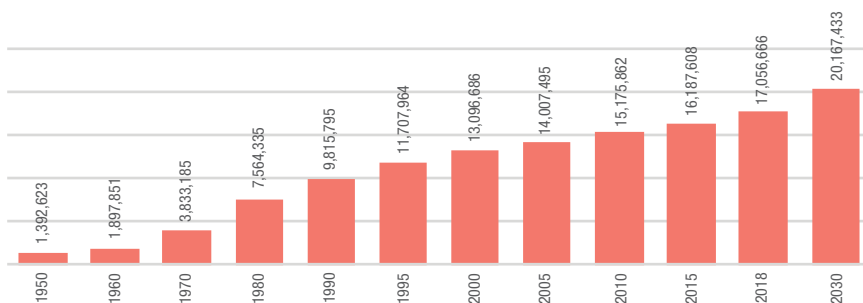
Gráfica 1. Proporción que representa la población del Estado de México respecto de la población total en el país



Fuente: Coespo con base en Inegi. Encuesta Intercensal 2015.

Para el 2018, se estimó que en el Estado de México habitaban 17 millones 604 mil 619 personas, volumen superior a lo registrado en ejercicios estadísticos y censales previos. El aumento del volumen de la población es una característica demográfica distintiva de nuestra entidad, misma que, de acuerdo con las proyecciones de población, se seguirá manifestando y provocará que para 2030 superemos los 20 millones de habitantes (gráfica 2).

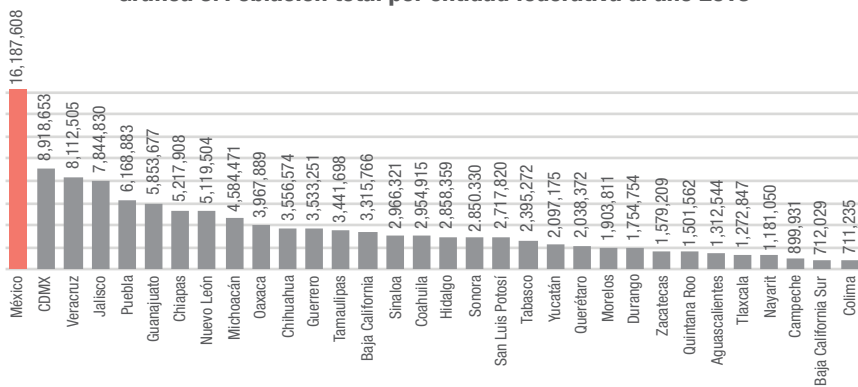
Gráfica 2. Población total en el Estado de México de acuerdo con los registros oficiales de 1950 a 2015 y proyecciones para 2018 y 2030



Fuente: Coespo con base en Inegi. Encuesta Intercensal 2015.

El volumen de personas que concentra el Estado de México no es cosa menor, pues a pesar de que se considera una entidad pequeña por su extensión territorial de 22,351.5 km² o 1.1% de la superficie del país, cuanta con un volumen de habitantes similar al total de personas que viven en los estados de Yucatán, Querétaro, Morelos, Durango, Zacatecas, Quintana Roo, Aguascalientes, Tlaxcala, Nayarit, Campeche y Baja California Sur en su conjunto⁴ (gráfica 3).

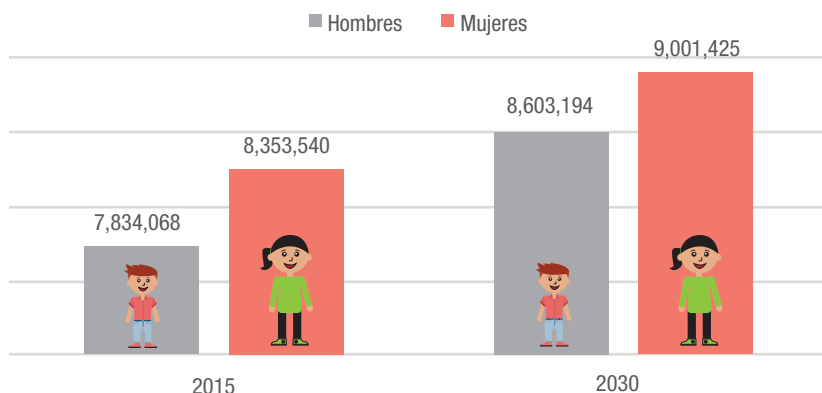
Gráfica 3. Población total por entidad federativa al año 2015



Fuente: Coespo con base en Inegi. Encuesta Intercensal 2015.

En cuanto a la distribución de la población por sexo, existe un mayor volumen de mujeres que de hombres, ya que mientras al año 2015 había 8 millones 353 mil 540 mujeres, 7 millones 834 mil 68 eran hombres. De acuerdo con las proyecciones de población al año 2018, de igual manera, 9 millones 1 mil 425 fueron mujeres y 8 millones 603 mil 194 eran hombres.

Gráfica 4. Distribución de la población por sexo en el Estado de México

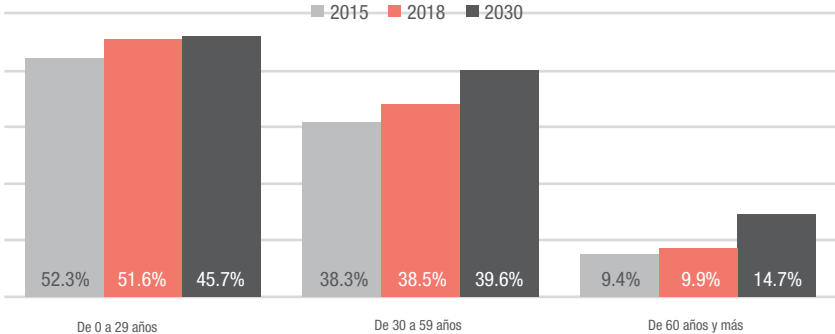


Fuente: Coespo con base en Inegi y Conapo.

⁴ La suma de la población total de las entidades mencionada al año 2015 da 16, 253, 284.

En general, se afirma que la población de nuestro estado es joven, ya que más de la mitad de las personas tienen menos de 30 años de edad. Al año 2015, por ejemplo, la población considerada joven o de entre 0 y 29 años de edad, sumó 8 millones 459 mil 344, que representó 52.3% del total de población en la entidad, en tanto que, 6 millones 194 mil 811 tenían entre 30 y 59 años y 1 millón 517 mil 425 tenían 60 años y más. Al 2018, se estimó que 9 millones 90 mil 793 personas tenían entre 0 y 29 años, quienes representaban 51.6% de la población total a 2018; 6 millones 771 mil 79 tenían entre 30 y 59 años; en tanto que 1 millón 742 mil 747 tenían 60 años o más. Se estima que para 2030, las personas de entre 0 y 29 años sumarán 9 millones 213 mil 868; las de entre 30 y 59 años 7 millones 981 mil 148 y mayores de 60 años 2 millones 972 mil 417, con lo que se hace evidente el proceso de envejecimiento demográfico por el que transitamos (gráfica 5).

Gráfica 5. Distribución de la población por grupos de edad al año 2015 y proyecciones para 2018 y 2030

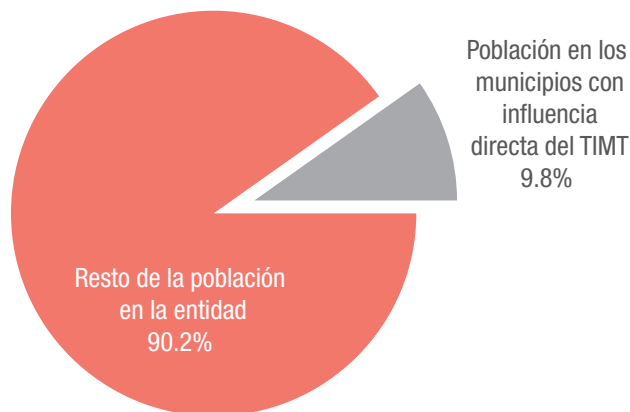


Fuente: Coespo con base en Inegi y Conapo.

4. Características demográficas de la región con influencia directa del TIMT

De acuerdo con la Encuesta Intercensal 2015, los municipios con influencia directa del tren interurbano concentraban 1 millón 578 mil 645 personas al año 2015, volumen que representó 9.8% de la población total de nuestro estado a dicho periodo (16,187,608); lo que significa que alrededor de 10 de cada 100 personas en el Estado de México vivían en esta región (gráfica 6).

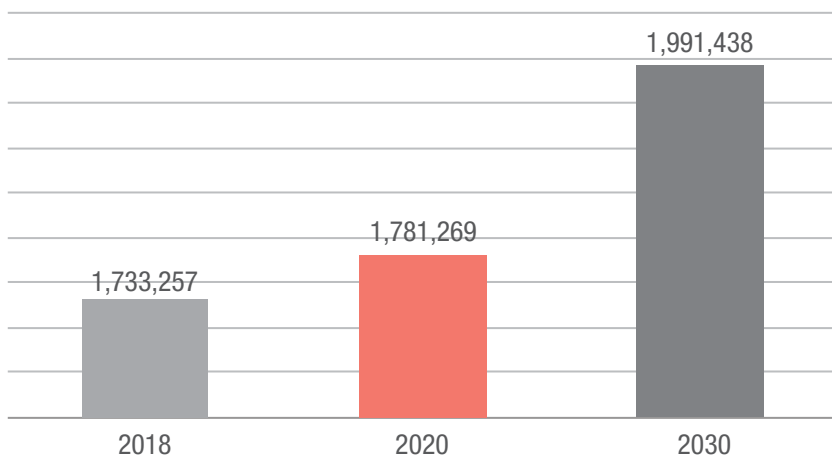
Gráfica 6. Proporción que representa la población de los seis municipios de influencia directa del TIMT



Fuente: Coespo con base en Inegi. Encuesta Intercensal 2015.

De acuerdo con las proyecciones de población, al 2018 los seis municipios con influencia directa del TIMT concentran 1 millón 733 mil 257 personas, volumen que se incrementará para el año 2020 a 1 millón 781 mil 269, en tanto que para 2030 a 1 millón 991 mil 438, datos que pueden ser aún mayores, si se considera la influencia que ejerce el tren interurbano, ya que estas proyecciones se generaron antes de poner en marcha en proyecto del mismo (gráfica 7).

Gráfica 7. Proyección de la población en la región de influencia del TIMT

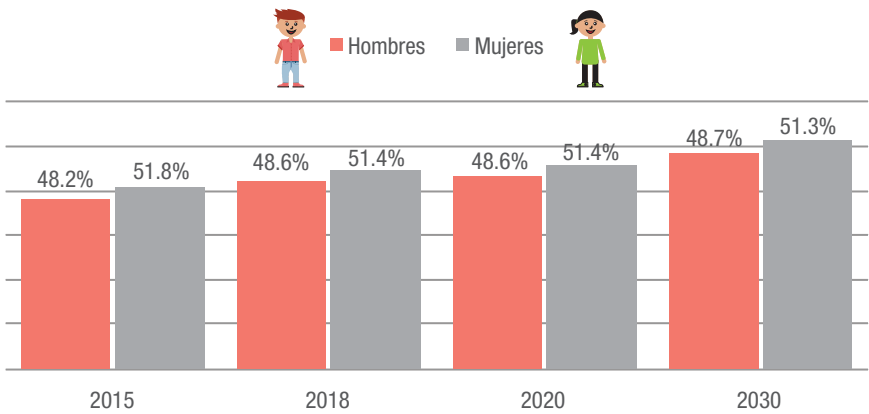


Fuente: Coespo con base en Conapo. Proyecciones de población a 2030.

4.1. Distribución por sexo

Prácticamente existe equilibrio en cuanto a la distribución por sexo de la población en los municipios con influencia directa del tren interurbano; sin embargo, es mayor el volumen de mujeres que con respecto al de hombres, en 2015 había 761 mil 535 hombres, quienes representaron 48.2% de la población en la región, las mujeres sumaron 817 mil 110, equivalente al 51.8%. Se estima que en el año 2018, 48.6% de quienes habitaban en los municipios de influencia directa del TIMT eran hombres, 51.4% eran mujeres, en tanto que para 2030, 48.7% serán hombres y 51.3% mujeres, es decir, la distribución por sexo de la población que habita en la región no tendrá mayor variación (gráfica 8).

Gráfica 8. Distribución por sexo en los municipios de influencia directa del TIMT



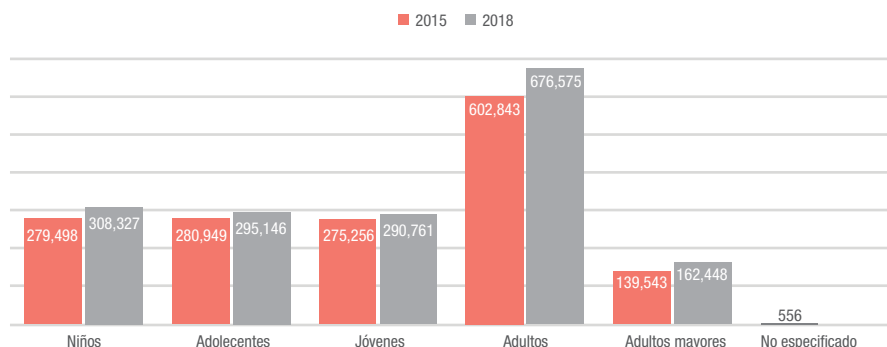
Fuente: Coespo con base en Inegi y Conapo. Encuesta Intercensal 2015 y Proyecciones de población a 2030.

4.2. Distribución por grandes grupos de edad

En general, se puede afirmar que los seis municipios con influencia directa del Tren Interurbano cuentan con una población joven, ya que del total de personas en la región al año 2015 (1,578,645), 279 mil 498 eran niñas y niños; 280 mil 949 adolescentes; 275 mil 256 jóvenes; 602 mil 843 adultos y 139 mil 543 adultos mayores⁵, es decir, las niñas, niños, adolescentes y jóvenes representaron 52.9% del volumen total de habitantes. Para el 2018, se estimó que en la región habitaban 308 mil 327 niñas y niños; 295 mil 146 adolescentes; 290 mil 761 jóvenes; 676 mil 575 adultos y 162 mil 448 adultos mayores, lo que significa que 52 de cada 100 personas eran menores de 30 años (gráfica 9).

⁵ Para obtener el total de habitantes de los 6 municipios aledaños al trazo del Tren Interurbano México-Toluca al año 2015 (1,578,645) es necesario agregar 556 personas quienes no especificaron su edad y por tanto pertenecen a la categoría de "no especificado".

Gráfica 9. Distribución de la población de los municipios con influencia directa del Tren Interurbano México-Toluca por grandes grupos de edad

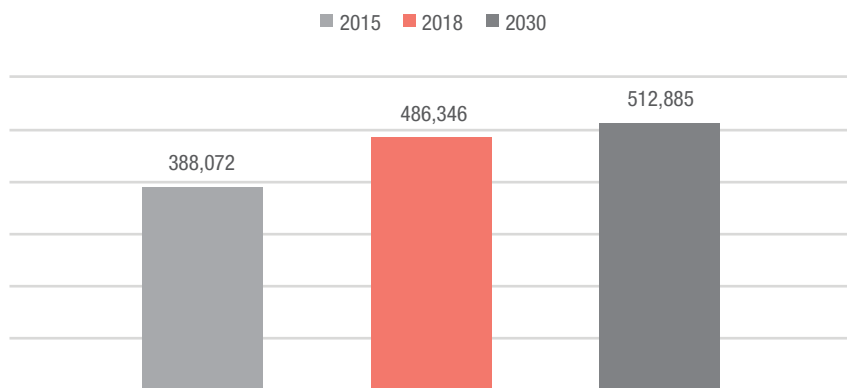


Fuente: Coespo con base en Inegi y Conapo.

4.3. Población femenina en edad fértil

Identificar a la población femenina en edad fértil permite detectar el número de población que es capaz de tener hijos y estimar el impacto que esto puede tener sobre la estructura de la población, de ahí que para fines estadísticos se considere a la población femenina de entre 15 a 49 años de edad. A este respecto, de acuerdo con la información estadística oficial a 2015, la región de influencia directa del TIMT concentró una población femenina en edad fértil de 388 mil 72, para 2018 se estimó que sumen 486 mil 346 y para 2030, serán 512 mil 885 (gráfica 10).

Gráfica 10. Población femenina en edad fértil de los municipios de influencia directa del Tren Interurbano México-Toluca

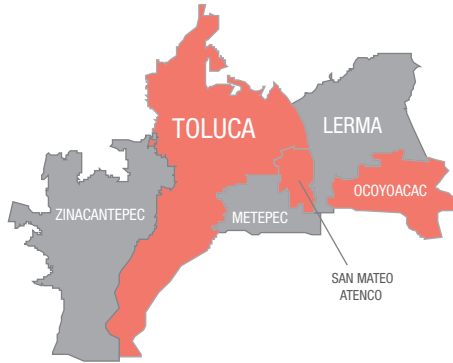


Fuente: Coespo con base en Inegi y Conapo.

4.4. Distribución de la población por municipio

La zona de influencia directa del Tren Interurbano México-Toluca en el Estado de México se integra por los municipios de Lerma, Metepec, Ocoyoacac, San Mateo Atenco, Toluca y Zinacantepec; de ellos, el de Toluca es el que concentra el mayor volumen de población, en comparación con Ocoyoacac que es el municipio con el menor número de habitantes (ilustración 5).

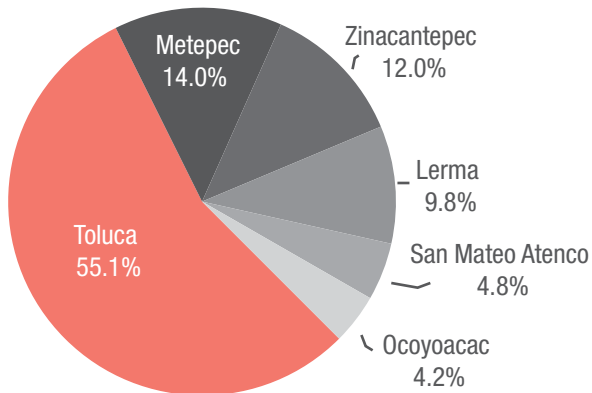
Ilustración 5. Municipios con influencia directa del TIMT



Fuente: Coespo con base en Inegi.

De acuerdo con las proyecciones de población de Conapo, para el 2018 el municipio de Toluca concentró 955 mil 654 personas; lo que la convierte en la localidad más poblada de la región; Metepec contó con 242 mil 804; Zinacantepec con 208 mil 262; Lerma con 169 mil 338; San Mateo Atenco con 83 mil 992 y Ocoyoacac con 73 mil 207 habitantes; lo que en términos relativos significa que de cada 100 personas en la región de influencia directa del tren interurbano 55 viven en el municipio de Toluca, 14 en el de Metepec, 12 en el de Zinacantepec, 10 en el de Lerma, 5 en San Mateo Atenco, en tanto que 4 de cada 100 en Ocoyoacac (gráfica 11).

Gráfica 11. Municipios con influencia directa del Tren Interurbano México-Toluca según población que concentran al año 2018

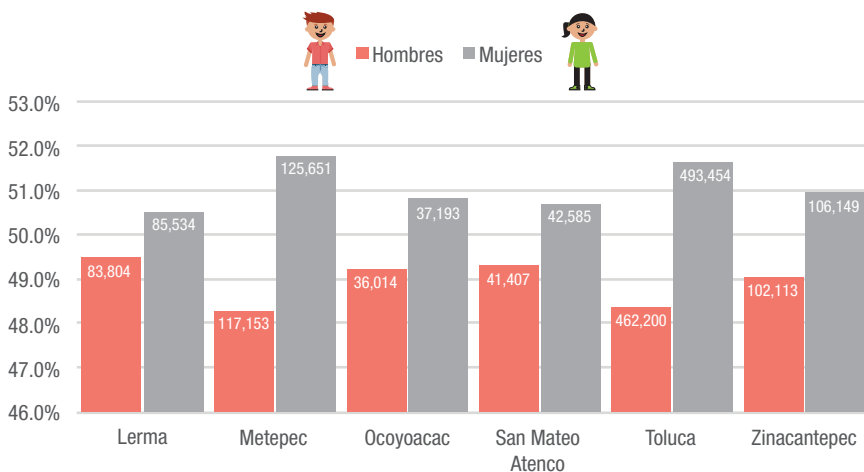


Fuente: Coespo con base en Conapo. Proyecciones de población.

4.5. Distribución porcentual por sexo según municipio

Similar a lo que se observa a nivel regional, de manera individual, los seis municipios con influencia directa del Tren Interurbano México-Toluca concentran un mayor volumen de mujeres que de hombres. A este respecto destacan Metepec y Toluca, dado que la diferencia entre el porcentaje de mujeres y hombres que concentran es más evidente, en contraste, Lerma y San Mateo Atenco son los que presentan mayor equilibrio en cuanto a la distribución de su población por sexo.

Gráfica 12. Distribución porcentual por sexo según municipio al año 2018



Fuente: Coespo con base en Inegi.

4.6. Distribución porcentual por grandes grupos de edad según municipio

Si bien es cierto que las poblaciones guardan similitudes entre ellas, eso no significa que sus características demográficas sean homogéneas, por ejemplo, como se puede observar Zinacantepec y Lerma son los municipios de la región con la mayor proporción de niños de 0 a 9 años respecto de su población total (18.9% y 18.6% respectivamente), Metepec y Ocoyoacac son los que cuentan con el menor porcentaje (16.3% y 17.6% respectivamente).

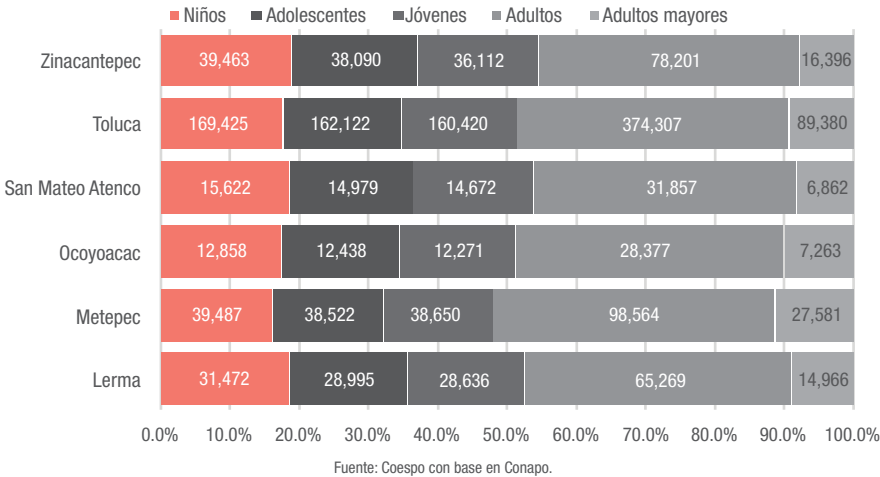
En cuanto a la proporción de población adolescente de entre 10 y 19 años con que cuentan los municipios de la región respecto de su población total, Zinacantepec y San Mateo Atenco tienen la mayor proporción de adolescentes respecto al resto de los municipios de la región (18.3% y 17.8% respectivamente), Metepec junto con Toluca y Ocoyoacac, destacan por contar con el menor porcentaje de adolescentes respecto a su total de población (15.9% y 17.0% respectivamente).

Por su parte, San Mateo Atenco y Zinacantepec tienen los mayores porcentajes de personas jóvenes respecto de su población total (17.5% y 17.3% respectivamente), Metepec, Ocoyoacac y Toluca son los que tienen la menor proporción de personas jóvenes de entre 20 a 29 años (15.9% y 16.8% respectivamente).

Metepec y Toluca son municipios con el mayor porcentaje de población adulta de entre 30 y 59 años (40.6% y 39.2% respectivamente), mientras que Zinacantepec y San Mateo Atenco son los que tienen la menor proporción respecto de su total de habitantes (37.5% y 37.9% respectivamente).

Finalmente, por lo que respecta a las personas adultas mayores (60 años y más), Metepec y Ocoyoacac registran un porcentaje superior 11.4% y 9.9% respectivamente, en Zinacantepec y San Mateo Atenco la proporción es menor 7.9% y 8.2%, tal como se muestra en la gráfica 13.

Gráfica 13. Distribución porcentual de la población por grandes grupos de edad según municipio al año 2018



5. Consideraciones finales

El desarrollo de obras de infraestructura concebidas bajo un enfoque social, facilitan la integración de las localidades, mitigan el impacto que la actividad humana genera en el medio ambiente, y permiten el acceso a un mayor número de bienes y servicios; en este sentido, el valor que una obra de tal magnitud tiene, no reside en el costo asociado a su creación u operación, sino en los beneficios que trae para la población.

El Tren Interurbano México-Toluca (TIMT) es una de las obras de infraestructura más importantes de las últimas décadas, que responde a las necesidades de movilidad de dos grandes ciudades, la ciudad de Toluca y la Ciudad de México, quienes poco a poco han estrechado su relación y requieren de medios eficaces y eficientes que permitan el tránsito de las personas con el menor impacto social y ecológico.

Debido a su capacidad de transformar el entorno, el tren interurbano es una obra con la capacidad de impulsar cambios demográficos, sociales y metropolitanos, de ahí que la coordinación y colaboración de las alcaldías involucradas exijan mecanismos que permitan aprovechar tales cambios en nuestro beneficio. El Gobierno del Estado de México ya avanzó en este sentido, por ello, el 6 de septiembre de 2018, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Metropolitano (Seduyum) firmó el convenio de coordinación y colaboración de la zona de influencia del Tren Interurbano México-Toluca con los seis ayuntamientos por los que atravesará esta obra, con el propósito de lograr un instrumento normativo de coordinación metropolitana con los seis municipios adyacentes al tren y con las diferentes dependencias y sectores del Gobierno del Estado de México.

El TIMT busca dar respuesta a una serie de complejidades que el desarrollo demográfico y metropolitano acarrearán y que tanto la ciudad de Toluca como la de México seguirán experimentando, por ello, entender que las transformaciones forman parte de la naturaleza de las sociedades y los lugares en que residen serán indispensables para entender que, ante los cambios, una obra de esta naturaleza busca responder, anticiparse y sacar el mejor provecho para todos de los mismos.

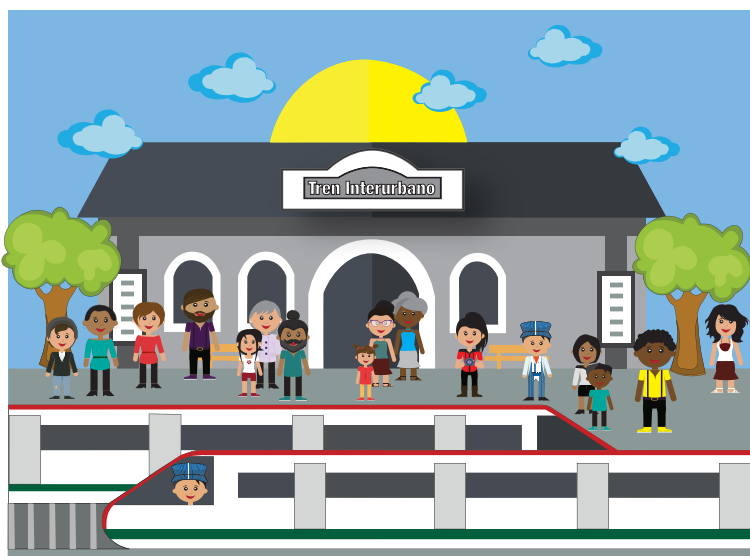
6. Fuentes y referencias

- Google Maps, en: <https://www.google.com.mx/maps>, consultada en septiembre de 2018.
- Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, en: <https://www.gob.mx/presidencia/acciones-y-programas/programa-nacional-de-infraestructura-2014-2018>, consultada en septiembre de 2018.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Tren Interurbano México-Toluca, en: <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/tren-interurbano-mexico-toluca/>, consultada en septiembre de 2018.
- CDMX. Tren Interurbano, Tramo CDMX, en: <http://treninterurbano.cdmx.gob.mx/informacion.html>, consultada en septiembre de 2018.
- Senado de la República. Más allá de las Metrópolis. Contexto global y retos locales. 2013, en: http://www.senado.gob.mx/comisiones/distrito_federal/mesas/docs/presentacion_210513_2.pdf, consultado en septiembre de 2018.
- Nexos. El tren México-Toluca, ¿la solución para Santa Fe?, en: <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1398#ftn1>, consultado en septiembre de 2018.

“La Agenda 2030 plantea que todas las personas deben tener acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.

Y esto incluye la seguridad vial, principalmente mediante la ampliación del transporte público”.

Organización de las Naciones Unidas (ONU)



 Consejo Estatal de Población del Estado de México

 @Coespo_Edomex

 **COESPO**
CONSEJO ESTATAL DE POBLACIÓN

EDOMÉX
DECISIONES FIRMES, RESULTADOS FUERTES.



GOBIERNO DEL
ESTADO DE MÉXICO