

PREMIO MEY 2022 | ENSAYO CORTO

Xochicuautla: Una autopista entre las redes que abusan del poder y una zona sagrada

Alberto Duarte Tovar



Centro de Estudios®
Espinosa Yglesias
PROMOVEMOS LA IGUALDAD
DE OPORTUNIDADES



Xochicuautla: **Una autopista entre las redes que abusan del poder y una zona sagrada**

Alberto Duarte Tovar
segundo lugar del Premio MEY 2022
en la categoría de ensayo corto



Centro de Estudios®
Espinosa Yglesias

PROMOVEMOS LA IGUALDAD
DE OPORTUNIDADES

CONSEJO DIRECTIVO CEEY

Amparo Espinosa Rugarcía

Amparo Serrano Espinosa

Julio Serrano Espinosa

Roberto Vélez Grajales

Centro de Estudios Espinosa Yglesias, A.C.

CEEY Editorial

© Centro de Estudios Espinosa Yglesias, A.C., 2022

www.ceey.org.mx

Resumen

En el presente ensayo se analizará el costo social, ecológico y religioso que ha acarreado durante los últimos 15 años la construcción de la Autopista Toluca-Naucalpan para las comunidades afectadas: San Francisco Xochicuautla y su barrio La Concepción Xochicuautla, San Lorenzo Huitzilapan, Santa María Tlalmimilolpan, estas en el municipio de Lerma y Santa cruz Ayotuxco y San Francisco Ayotuxco en el municipio de Huixquilucan, además de señalarse toda una posible red de actores políticos federales, estatales y municipales relacionados con la misma, planteando de este modo la hipótesis por medio de la cual se sostiene que: En la planeación, construcción y operación de la autopista Toluca-Naucalpan hay toda una serie de intereses particulares de un grupo en detrimento de las poblaciones involucradas.

La Autopista Toluca-Naucalpan, uno de los proyectos de comunicación vial más prometedores de toda la historia del Valle de México, es una mega construcción que comunica, al menos en teoría, en 35 minutos la entrada de Naucalpan, cerca del monumento al destacado político Luis Donaldo Colosio, con el Aeropuerto Internacional de Toluca.

Para la ciudadanía que la transita, significa ahorrar más de 1 hora o incluso más de dos, cuando la histórica autopista México Toluca y el ramal La Venta-Chamapa tiene tráfico vehicular intenso, todo esto, a un costo ecológico, social, cultural, religioso y jurídico invaluable. Cuando los medios de comunicación se refieren a esta obra, no pueden dejar de lado la utilización de adjetivos que engloban términos como: influyentismo, agravio, abuso del poder, redes políticas e impunidad.

Consideraciones políticas

En 2007, cuando Enrique Peña Nieto era gobernador del Estado de México la empresa Autopistas de Vanguardia S.A. de C.V. (Autovan), filial de la Constructora Teya S. A. de C. V, que a su vez pertenece a Grupo Higa; recibió una licitación por mil 449 millones de pesos para construir la Autopista y operarla por un periodo de 30 años, más de una década después, «el Gobierno del Estado de México amplió a 60 años el plazo de la concesión» (Vázquez, 2018).

Cabe señalar que Grupo Higa fue una de las firmas más beneficiadas con actividades de construcción durante el gobierno presidencial de Enrique Peña Nieto. Esta la empresa, cuyo propietario es Juan Armando Hinojosa Cantú, actualmente señalado por los medios como un actor más implicado en paraísos fiscales en Nueva Zelanda, «involucrado en el escándalo de los Papeles de Panamá y la empresa fue señalada por la construcción de la polémica Casa Blanca de la primera dama de México, Angélica Rivera» (Reina, 2016).

Otro de los actores políticos involucrados es Alfredo del Mazo Maza —primo de Enrique Peña Nieto— y actual gobernador del Estado de México. Del Mazo Maza ocupó el cargo de Presidente Municipal de Huixquilucan en el trienio de 2009 a 2012, posteriormente, ya como director general del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS) autorizó un «crédito por 2 mil 775 millones de pesos para la construcción de esta obra» (Mayor, 2013); para el periodo 2015-2017 Del Mazo Maza se convirtió el Diputado Federal por el entonces distrito 18 del Estado de México, que abarca también Huixquilucan y Lerma, por tanto, es uno de los políticos más relacionados con el tema de la Autopista y con mayor conocimiento de esta.

Es objeto de este análisis, de igual modo, la posible relación que existe entre Alfredo del Mazo Maza y Enrique Vargas del Villar, puesto que

este último desde su cargo como Coordinador Nacional de Diputados Locales del PAN se ha dedicado a enaltecer y a respaldar, al menos desde su discurso, la gestión del primero como gobernador.

Vargas del Villar, que ocupó la octava regiduría de Huixquilucan, precisamente en el trienio en que Del Mazo, fue presidente municipal de esta demarcación; asesor del Exsecretario de Gobernación Juan Camilo Mouriño en el 2009, dos veces diputado local, Coordinador Nacional de Alcaldes del PAN en el 2020 y dos veces presidente municipal de Huixquilucan —en el lapso durante el cual se desdobló el conflicto en Xochicuautla por la construcción de la autopista, del 2015 al 2021— y quien en 2017 se comunicaría telefónicamente con Juan Villegas Mejía, líder otomí de la comunidad de Santa Cruz Ayotuxco, Huixquilucan, desconociendo su liderazgo y advirtiéndole que «desistiera de sus acciones contra la autopista o le iban a dar en la madre» (Dávila y Chávez, 2017); todo esto antes de ceder la presidencia municipal a su mujer, Romina Contreras en 2021.

Enrique Vargas es uno de los principales interesados en que se concrete un frente amplio electoral entre el PRI, el PAN y el PRD en el Estado de México y que él resulte abanderado de la candidatura al Gobierno Estatal de dicha coalición, ya que es consiente que su partido por sí solo no podría alcanzar más de un tercio de la votación para tal contienda, como sucedió en el 2017. Para muchos, se trata del máximo líder político de Huixquilucan —actual cuna del Panismo Nacional —, amigo personalísimo de Angélica Moya Marín, actual presidenta municipal de Naucalpan de Juárez, municipio beneficiado por la autopista. Ella misma en su toma de protesta agradeció ampliamente el liderazgo de Vargas del Villar en la zona para lograr su triunfo en las urnas en julio de 2021.

En lo que se refiere a los liderazgos locales en el municipio de Lerma —actual cuna del Priismo estatal — cabe señalar que Miguel Ángel Ramírez Ponce, actual presidente municipal de esta demarcación, fue diputado federal suplente de Alfredo del Mazo Maza y tercer regidor durante la presidencia municipal de Erick Sevilla Montes de Oca (2013-2015). Este último, actual presidente del Comité Directivo Estatal del Partido Revolucionario Institucional, otro hombre duro del PRI, muy cercano a Del Mazo ya que ocupó la Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno del Estado de México 2017 al 2022.

Consideraciones ecológicas y religiosas

El reclamo de los habitantes de Xochicuautla es sensible, en sus palabras «lo que nosotros defendemos no sólo es nuestro territorio, no sólo son nuestros bosques, no sólo nuestras tierras, es todo un complejo que el otomí desde tiempos ancestrales hemos cuidado, que hay una relación entre la comunidad y los montes, los lugares sagrados» (A.C., 2017).

Hay tres puntos muy importantes de analizar al respecto, el primero de ellos es el daño medio ambiental de alcances inimaginables. Se trata de la destrucción de 13.5 km lineales de bosque natural y virgen, «un área de 2´300,000 m² de bosque, regiones de importancia para las recargas de agua, de acuerdo con los decretos emitidos por el mismo gobierno del Estado de México, en el que habitan especies protegidas por la NOM-059-SEMARNAT-2001» (Encinas Rodríguez, 2014).

Aun cuando en 1950, por virtud de un decreto firmado por el entonces gobernador mexiquense Jorge Jiménez Cantú que determinó el establecimiento de la región como parte de los Bosques Patrimonio Intocable y Reserva Ecológica del Río San Lorenzo, en julio de 2015, se hizo pública en el Diario Oficial de la Federación, siendo presidente Enrique

Peña Nieto, la expropiación de 38 hectáreas del pueblo de Xochicuautla para edificar la autopista. En su resolutivo quinto se establece:

[...] que el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales determinó el monto de la indemnización [...] en el cual se consideró el valor comercial que prescribe el artículo 94 de la Ley Agraria, y le asignó como valor unitario el de \$286,000.00 (DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL PESOS 00/100 M.N.) por hectárea (Diario Oficial de la Federación, 2015).

Algo que debe tomarse en cuenta es que el propio decreto reconoce implícitamente que la expropiación se lleva a cabo cuando la maquinaria de Autovan había ocupado el territorio y no posterior a la publicación del mismo, convirtiéndose así en uno de los primeros actos de abuso de autoridad, otro de los cuales se presentaría algunos años más tarde, cuando en 2016 en medio de granaderos de la policía estatal, los empleados de la firma reiniciaron las obras «pese a existir una suspensión temporal dictada por el juez quinto de distrito del Estado de México» (Plana Mayor, 2016).

El segundo punto es lo relativo al derecho humano al agua, es un asunto preocupante, porque «de acuerdo con estudios de la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM) la zona boscosa considerada Área Natural Protegida, donde se prevé hacer el proyecto, suministra 30 por ciento de agua a este sistema (el Cutzamala)» (Notimex, 2013); la zona devastada forma parte también del parque estatal denominado Santuario del agua y forestal subcuenta tributaria río san Lorenzo. Si se viola la integridad natural de la región se pone en peligro muy grave la recarga de agua uno de los principales medios de subastación de todo el Valle de México.

Por si fuera poco, el tercer punto a abordar en este apartado es la existencia misma de comunidades indígenas directamente afectadas. Los estragos no solamente consisten en el derribe de casas, la destrucción de cultivos de maíz, de campamentos, las agresiones físicas y psicológicas sufridas por los habitantes de Xochicuautla ante el arribo de integrantes de corporaciones policiales del Gobierno del Estado de México, quienes por medio de la fuerza, intimidación y amenazas —testificadas por diversos medios de comunicación— y jurídicamente establecidas en el recurso de amparo 771: 2015, ingresaron a los domicilios para desalojarlos:

El lunes derribaron la puerta principal del Castillo mientras María Isabel Hernández resistía junto a su nieta en el interior. «Nos sacaron a golpes, fue muy doloroso», cuenta Hernández entre lágrimas. Ella es de los miembros con mayor edad del Consejo Supremo Indígena (Reina, 2016).

Lo curioso del caso es que, por tratarse de una comunidad indígena, debe existir una consulta previa a informada que involucre a los cerca de 15 mil individuos que han habitado las demarcaciones referidas y no únicamente a los 882 integrantes del Comisariado de Bienes Comunales (CBC) del poblado de San Francisco Xochicuautla y del barrio La Concepción, quienes, además, a decir de las pruebas presentadas por Autovan ante el juzgado quinto de distrito del Estado de México han recibido «por concepto de ocupación territorial previa, gastos reparatorios por afectación de bienes distintos a la tierra y por indemnización expropiatoria, al menos 100 millones de pesos de parte de autoridades mexiquenses» (Méndez, 2016).

En la praxis, hay alrededor de 15 mil indígenas otomíes, regidos por el derecho indígena y a quienes en lo individual se les violaron sus derechos humanos individuales y colectivos. Hay también una declaración de reserva

de la información relacionada con la autopista por un periodo de 9 años — hasta el 2024.

En este sentido, el artículo 17, de la parte II referida a las Tierras, del Convenio Núm. 169 de la Organización Internacional del Trabajo sobre Pueblos Indígenas y Tribales, Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, es muy claro al establecer que deberá consultarse a los pueblos interesados siempre que se considere su capacidad de enajenar sus tierras o de transmitir de otra forma sus derechos sobre estas tierras fuera de su comunidad, esta consulta debe ser extensiva a todos los integrantes de dichas comunidades y en ellas debe impedirse que personas extrañas a esos pueblos puedan aprovecharse de las costumbres de estos o de su desconocimiento de las leyes por parte de sus miembros para arrogarse la propiedad, la posesión o el uso de las tierras pertenecientes a ellos.

En este mismo sentido, es preciso señalar que en diciembre de 2016 la Comisión Nacional de Derechos Humanos emitió la:

Recomendación 56/2016, dirigida a la Secretaria Rosario Robles Berlanga, de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), al Secretario Rafael Pacchiano Alamán, de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), así como a Eruviel Ávila Villegas, Gobernador del Estado de México (EDOMEX), por no garantizar la consulta previa, libre, informada, culturalmente adecuada y de buena fe de las comunidades indígenas otomíes de Xochicuautla y la Concepción; San Lorenzo Huitzilapan, Municipio de Lerma, y Santa Cruz Ayotuxco, Municipio de Huixquilucan, afectadas por la construcción de la Autopista Toluca-Naucaupan (Comisión Nacional de Derechos Humanos, 2016).

Dicha recomendación deja claro que el proyecto carretero comenzó en diciembre de 2006, cuando el Sistema de Autopistas, Aeropuertos, Servicios Conexos y Auxiliares (SAASCAEM) del Estado de México emitió la convocatoria de licitación pública «sin consultar previamente a las comunidades por las que pasaría la autopista, y de manera unilateral elaboró un anteproyecto de la ruta y estudios de prefactibilidad, impacto ambiental, tenencia de la tierra, evaluación económica y análisis financiero» (Comisión Nacional de Derechos Humanos, 2016).

Queda de manifiesto también en el expediente CNDH/4/2015/1300/Q que el supuesto proceso de consulta se hizo a modo, cambiando la sede de último momento a la Biblioteca del Poder Legislativo del Estado de México, en tiempo insuficiente para que los afectados pudieran conocer a fondo todas las consideraciones del proyecto.

Corroborándose así la inexistencia de una verdadera consulta a los integrantes de las comunidades afectadas, «quienes coincidieron en que su intervención tuvo como objeto acudir en calidad de observadores y en caso de pregunta expresa resolver dudas, además de que tampoco autorizaron la expropiación de tierras al SAASCAEM» (Comisión Nacional de Derechos Humanos, 2016), tal y como se manifiesta en el Decreto de Expropiación publicado en el Diario Oficial de la Federación en julio de 2015 con rubrica del entonces presidente Enrique Peña Nieto.

A la fecha se han abierto 22 procesos penales contra habitantes de San Francisco Xochicuautila por supuestos delitos de oposición a la obra pública, tratando de tipificarles otros más relacionados con presuntos actos en contra de la autoridad.

Conclusiones

Hay una larga lista de conceptos que resumen de manera muy técnica lo que acontece y estalló en Xochicuautla: abuso del poder, cooptación, división, amenaza, represión, opresión e intereses personales y políticos supremos.

En contacto directo con los afectados, ellos asumen como causas de la expropiación de sus tierras para el paso de la autopista: en primer lugar, las implicaciones económicas, puesto que se trata de un proyecto de multimillonarias ganancias para el concesionario, puesto que es la segunda vía más costosa del Valle de México con «3.84 pesos por kilómetro» (Velázquez, 2020) y que ha presentado una inmensidad de problemas viales derivados de las condiciones geográficas, geológicas y naturales que atraviesa; en segundo lugar, la existencia de enormes cantidades de materiales que constituyen minas de arena, ahora a merced de los beneficiados; y en tercer lugar, la construcción de proyectos de desarrollo inmobiliario y comercial futuro como la multicitada Reserva Santa Fe.

En lo que se refiere a las implicaciones sociales, queda claro que la CNDH acreditó la violación al derecho a la consulta previa de las comunidades indígenas y a pesar de sus buenas intenciones, así como de las citadas por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), no tienen competencia para conocer de asuntos de carácter jurisdiccional.

En resumen, la supuesta consulta que llevó a cabo el gobierno estatal tuvo lugar una década después de la planeación de la autopista, prácticamente en cinco días consecutivos y algunas semanas antes de la expropiación, además

[...] en 24 horas, el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) determinó que no existía ningún patrimonio cultural

afectado, desconociendo la práctica milenaria de peregrinación a los Cerros Sagrados del Divino Rostro, (así como los vestigios arqueológicos y osamentas que recientemente han sido encontrados por la comunidad y denunciadas ante el INAH); entre otras barbaridades (Loyo, 2016).

Los habitantes de Xochicuatla tampoco recibieron respaldo del gobierno municipal, por obvias razones. Se trata de un gobierno que lleva más de 20 años emanando del mismo partido político, del cual se han desdoblado sus redes de poder locales y que es el mismo partido político del gobernador de la entidad y del entonces presidente de la República, Enrique Peña Nieto; además, Xochicuatla es una de las comunidades más alejadas de la cabecera municipal y a decir de sus propios habitantes, no recibe el suficiente apoyo en desarrollo vial, social, cultural y económico del gobierno local.

Tampoco serviría a los habitantes afectados de Huixquilucan acercarse al gobierno municipal, que, durante un tiempo estuvo encabezado por Alfredo del Mazo y ahora lo encabeza quien se ha convertido en el líder político más importante en esta demarcación con intereses personales muy profundos y supremos, que requieren de un acercamiento y estrechamiento con el gobierno estatal en turno y con el partido político de este último.

El legítimo reclamo de los ciudadanos de Xochicuatla queda de manifiesto también con la presencia de alumnos de la Escuela Normal Rural de Tenería en el Estado de México resguardando la zona en apoyo a la comunidad otomí (Ruíz, 2016), es un reclamo global, que abarca la protección del medio ambiente y la captación de agua que constituye uno de los principales medios de sustento hídrico de todo el Valle de México.

Las condiciones actuales del conflicto, no son del todo alentadoras, a 15 años de la masacre ambiental, social, cultural y religiosa «José Luis

Fernández, representante de los habitantes de Xochicuautila, señaló que el plan de desarrollo integral, que considera varios proyectos para la comunidad indígena, lleva alrededor de un cinco por ciento [...] mientras que la construcción de los nueve pasos peatonales sustentables, que se propusieron en el proyecto original, lleva alrededor de un 60 por ciento» (Ramos, 2021).

Los daños en las casas alrededor de la autopista, por causa de las explosiones, son incuantificables y ya se empiezan a sentir los primeros estragos por la desviación del cauce natural de los ríos en Xochicuautila.

Los abusos del poder público en Xochicuautila son incontables, la sensibilidad social y política obliga a la concientización general y a la empatía por proteger también nuestros recursos naturales.

La hipótesis planteada al inicio de este ensayo se cumple a cabalidad, es evidente que en la planeación, construcción y operación de la autopista Toluca-Naucaulpan hay toda una serie de intereses particulares de un grupo en detrimento de las comunidades involucradas; las consecuencias y repercusiones políticas son diversas, hay un grupo en el poder en la región, que sigue ganando peso, que busca el reconocimiento político y económico de otro grupo muy poderoso: el empresarial, el de la construcción y que busca perpetuarse en el poder en detrimento de los más vulnerables.

Referencias

- A.C., S. (2017, 19 de mayo). *Con propuesta alterna Xochicuautla lanza posible salida al conflicto*. En línea: <https://serapaz.org.mx/con-propuesta-alterna-xochicuautla-lanza-posible-salida-al-conflicto/>
- Comisión Nacional de Derechos Humanos. (2016, 15 de diciembre). *Por violar el derecho a la consulta de comunidades indígenas otomíes, afectadas por la autopista Toluca-Naucalpan, dirige CNDH recomendación a SEDATU, SEMARNAT y Edomex*. En línea: <https://www.cndh.org.mx/documento/por-violar-el-derecho-la-consulta-de-comunidades-indigenas-otomies-afectadas-por-la>
- Dávila, I., y Chávez, S. (2017, 29 de junio). «Encarcelan a líder opositor a la vía Naucalpan-Toluca». *La Jornada*. En línea: <https://www.jornada.com.mx/2017/06/29/estados/022n1est>
- Diario Oficial de la Federación (2015, 09 de julio). *Decreto por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 37-93-86 hectáreas de agostadero de uso común, de la comunidad San Francisco Xochicuautla y su barrio La Concepción, Municipio de Lerma, Edo. de Méx.* En línea: http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5399973&fecha=09/07/2015
- Encinas Rodríguez, A. (2014, junio). *Proposición con punto de acuerdo que exhorta al ejecutivo federal a revisar, y en su caso, detener los permisos, licencias, convenios, contratos y relacionados con la construcción de la autopista Toluca Naucalpan por los daños ecológicos y sociales*. En línea: http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2014/06/asun_3121824_20140625_1403715863.pdf

- Loyo Martínez, K. (2016, 07 de noviembre). «Xochicuautila no quiere consulta ni carretera». *Animal político*. En línea: <https://www.animalpolitico.com/verdad-justicia-y-reparacion/juez-consulta-xochicuautila-carretera/>
- Mayor, P. (2013, 25 de febrero). «Reactiva Banobras construcción de la autopista Toluca-Naucalpan». *Plana Mayor*. En línea: <https://planamayor.com.mx/reactiva-banobras-construccion-de-la-autopista-naucalpan-toluca/>
- Méndez, A. (2016, 16 de mayo). «Filial de Higa ha repartido 100 millones de pesos en Xochicuautila». *La Jornada*. En línea: <https://www.jornada.com.mx/2016/05/16/politica/003n1pol>
- Notimex (2013, 22 de mayo). Obras expansión. «La carretera Toluca-Naucalpan provocaría desabasto de agua». *Obras Expansión*. En línea: <https://obras.expansion.mx/construccion/2013/05/22/la-carretera-toluca-naucalpan-provocaria-desabasto-de-agua>
- Plana Mayor (2016, 11 de abril). «Sitian granaderos de Xochicuautila para resguardar obras de la Toluca-Naucalpan; derriban vivienda». *Plana Mayor*. En línea: <https://planamayor.com.mx/sitian-granaderos-xochicuautila-para-resguardar-obras-de-la-toluca-naucalpan-derriban-vivienda/>
- Ramos, Filiberto. (2021, 29 de noviembre). «Habitantes de San Francisco Xochicuautila bloquean la autopista Toluca-Naucalpan». *El Sol de Toluca*. En línea: <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/habitantes-de-san-francisco-xochicuautila-bloquean-la-autopista-toluca-naucalpan-7539827.html>
- Reina, E. (2016, 14 de abril). «México construye una autopista privada sobre un santuario indígena en Xochicuautila». *El País*. En línea:

https://elpais.com/internacional/2016/04/13/mexico/1460521137_878393.html

Ruíz Mata, S. (2016, 13 de abril). «La demolición de Xochicuautla». *El País*
En línea:

https://elpais.com/elpais/2016/04/13/album/1460540118_445666.html#foto_gal_1

Tlacinollan. (2015, 17 de julio). *Comunicado: Frente de los pueblos indígenas en defensa de la madre tierra*. En línea:

<https://www.tlacinollan.org/pronunciamiento-frente-de-pueblos-indigenas-en-defensa-de-la-madre-tierra/>

Vázquez, A. (2018, 16 de octubre). «Amplían a 60 años concesión de Higa». *El País*. En línea:

<https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/articuloamp/default.aspx?id=1516390>

Velásquez, L. (2020, 22 de octubre). «Nueva autopista Toluca-Naucalpan, la segunda más cara del país». *El Heraldo de México*. En línea:

<https://hgrupoeditorial.com/nueva-autopista-toluca-naucalpan-la-segunda-mas-cara-del-pais/>

Alberto Duarte Tovar

Es Licenciado en Ciencias Políticas y Administración Pública por la Facultad de Estudios Superiores Acatlán, tiene estudios en Contaduría Pública por la Escuela Superior de Comercio y Administración Santo Tomas del Instituto Politécnico Nacional (IPN). Se ha desempeñado como Analista de Publicaciones, Jefe de Investigación y Coordinador de las Áreas Técnicas de la Asociación Nacional de Ayuntamientos y Alcaldes A.C (ANAC), desde donde desarrolló trabajo técnico también para la Conferencia Nacional de Municipios (CONAMM); Enlace Distrital Federal Partidista y Funcionario Municipal, actualmente es maestrando en Gobierno y Asuntos Públicos adscrito a la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Entre sus líneas de investigación se encuentran: federalismo, gobiernos locales, partidos políticos, actores políticos municipales, relaciones intergubernamentales, proyectos regionales de desarrollo, proceso legislativo presupuestal federal y defensa del voto.