

Una mirada posmoderna hacia los estudios organizacionales. Impacto de la autopista La Marquesa-Toluca y tren interurbano Toluca-Ciudad de México

A postmodern look towards organizational studies.
Impact of the La Marquesa-Toluca highway and
Toluca intercity train-Mexico City

Artículo recibido: 10/01/2017

Aceptado: 29/03/2017

Vicente Ángel Ramírez Barrera*
Ángel Eduardo Ramírez Nieves**

RESUMEN

El presente trabajo tiene como propósito analizar las consecuencias de la construcción de la Autopista La Marquesa-Toluca, y el tren interurbano Toluca-Ciudad de México en el sistema complejo social-ambiental de los municipios de Ocoyoacac, Lerma de Villada y, en menor grado, San Mateo Atenco del Estado de México. Cabe señalar que el análisis se fundamenta desde dos puntos de vista: el primero, los discursos expuestos por los representantes políticos de los poderes federal y estatal involucrados en la edificación de las dos obras, y; el segundo, los actos observables que se presentaron durante el desarrollo de la construcción de la autopista y lo que está ocurriendo con la construcción del tren suburbano. El análisis se efectuó a través de la perspectiva postmoderna que atiende el campo de los estudios organizacionales, a fin de comprender la complejidad de un fenómeno de la modernidad que repercute tanto en la sociedad mexicana, como en una parte del ecosistema mexiquense. Para desarrollar el análisis se utilizó la metodología de investigación tipo documental y de observación directa. Finalmente, se reflexiona acerca de los actos de la instituciona-

* Profesor. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. México.

** Profesor. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. México.

lización moderna en México, orientada a la devastación tanto de lagunas y ríos como de flora y fauna que tradicionalmente se le ha llamado Madre Naturaleza.

Palabras clave: responsabilidad social, institucionalismo y complejidad.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to analyze the consequences of the construction of the La Marquesa-Toluca highway, and the Toluca-Mexico City intercity train in the complex social-environmental system of the municipalities of Ocoyoacac, Lerma de Villada and, to a lesser extent, San Mateo Atenco of the State of Mexico. It should be noted that the analysis is based on two points of view: one was the speeches presented by the political representatives of both the federal and state powers involved in the building of the two constructions, and; the second, the notisable acts that occurred during the development of the construction of the highway and what is happening with the construction of the suburban train up to this day. The analysis was carried out through the postmodern perspective that deals with the field of organizational studies, in order to understand the complexity of a phenomenon of modernity that has repercussions both in Mexican society and in a part of the Mexican ecosystem. To develop the analysis, the methodology of documentary research and direct observation was used. Finally, we raise some questions to reflect on the acts of modern institutionalization in Mexico, aimed at the devastation of both lagoons and rivers and flora and fauna that has traditionally been called Mother Nature.

Keywords: social responsibility, institutionalism and complexity.

Cómo referenciar este artículo

Ramírez, V. y Ramírez Á. (2017). Una mirada posmoderna hacia los estudios organizacionales. Impacto de la autopista La Marquesa-Toluca y tren interurbano Toluca-Ciudad de México. En *Administración y Organizaciones*, 20 (38), 61-75.

Introducción

¿Por qué te odiamos, madre...?

Why do we hate you, mother ...?

En conjunto, el gobierno federal y el estatal construyeron la continuación de la autopista Ciudad de México–Toluca, y están edificando la estructura para el tren rápido que también comunicará ambas ciudades.

El proyecto Autopista México-Toluca, tramo la Marquesa-Toluca¹, fue una obra que comenzó el 7 de julio del año 2014, el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruíz Esparza, y el gobernador del Estado de México, Eruviel Ávila Villegas dieron el banderazo de inicio. La obra la realizó la empresa PINFRA y la distancia de su trayecto fue de 13.6 kilómetros, de los cuales diez fueron a nivel de la superficie y el resto se dividió en tres viaductos elevados, con un ancho de 21 metros y dos carriles por sentido.

El 23 de julio de 2015, un año después, el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruíz Esparza, resaltó la importancia de esta obra para “la conectividad de la capital del Estado de México y la Ciudad de México, donde se estaban invirtiendo alrededor de tres mil 700 millones de pesos, y se generaron tres mil empleos directos y diez mil indirectos”. Ofreció disculpas a nombre de los gobiernos federal y estatal por las molestias generadas y recalcó que “las molestias son temporales, los beneficios serán permanentes. El gobernador del Estado de México, Eruviel Ávila Villegas, en su intervención dijo: “la carretera la Marquesa-Toluca habrá de comunicar mejor a las dos capitales más importantes del país: la Ciudad de México y Toluca, y atraerá más inversiones. Finalmente, el jueves 21 de julio del 2016, el presidente de México, Enrique Peña Nieto, y el gobernador Eruviel Ávila Villegas inauguraron la autopista La Marquesa-Lerma.

Respecto al proyecto del Tren interurbano Ciudad de México–Toluca, también recibió el banderazo de inicio el mismo día que el de la autopista México-Toluca, y por los mismos personajes. El proyecto estuvo planeado con una extensión de 57.7 kilómetros del municipio de Zinacantepec. El costo estimado de la obra fue superior a los 38 mil millones de pesos en inversión mixta entre el Estado de México y el gobierno federal. La programación de su conclusión fue para el mes de julio del año 2017 y se propuso una movilización de más de 200 mil usuarios por día. La licitación fue otorgada de la siguiente forma: dos tramos

¹ La construcción de la Autopista México-Toluca inicia en el kilómetro 35+000 en la zona de La Marquesa, donde confluyen la autopista y la carretera federal, y termina en el kilómetro 48+533, a un costado del cuerpo “B” de la carretera federal.

del proyecto al consorcio formado por la empresa española OHL (encabezada por Andrés Oteyza) y la Peninsular (propiedad del priista Carlos Hank González) y el tercer tramo (con una inversión aproximada por alrededor de 10,500 millones de pesos) al consorcio constituido por: CAABSA Constructora; Prefabricados y Transportes; Cargo CRANE; Grupo Corporativo AMODHER; Omega Construcciones Industriales; y González Soto y Asociados.

Por consiguiente, los dos proyectos corresponden a un plan de desarrollo de infraestructura que responde a un contexto institucional y empresarial que, sin embargo, interpreta de manera limitada e ineficiente las necesidades sociales y los efectos ambientales, lo que sin duda debe ser un foco de atención para la sociedad mexicana, pues no es posible observar este fenómeno como una práctica legítima, ya que violentan los recursos naturales de una región como es la tala de árboles, modificaciones del uso de suelo, relleno de zonas acuíferas, todo ello trae aparejado, el desalojo de fauna silvestre y la devastación de flora. Estos acontecimientos, hacen que México se aleje de tener una sociedad contemporánea socialmente responsable. Dicho lo anterior, el propósito que tiene este trabajo es exponer las consecuencias de la construcción de la Autopista La Marquesa-Toluca, tramo La Marquesa-Lerma, y el Tren interurbano Toluca-Ciudad de México en el complejo sistema social-ambiental de los municipios de Ocoyoacac, Lerma de Villada y, en menor grado, San Mateo Atenco del Estado de México.

Marco teórico

Para la realización de este trabajo se consideraron varios enfoques teóricos que permiten hacer una reflexión de los fenómenos y situaciones donde están implicados asuntos sociales y ambientales de la región citada.

Primer enfoque: Responsabilidad social

Durante el siglo XX, surgieron numerosos movimientos en favor de los derechos civiles y de la naturaleza adjudicando a las organizaciones, principalmente a las grandes, la responsabilidad de una gran lista de problemas sociales y ecológicos. Según el principio de Andrew Carnegie las organizaciones [públicas y privadas] se deben considerar custodias de los bienes que les han sido entregados cuidándolos para que su tratamiento sea en provecho de la sociedad entera (Stoner, Freeman y Gilbert, 1996: 109-116).

La responsabilidad social según Chiavenato (2009: 48) son “las obligaciones que asume una organización para preservar o incrementar el bienestar de la sociedad, al mismo tiempo que trata de satisfacer sus propios intereses”.

De manera específica, el Centro Mexicano para la Filantropía (CEMEFI) define la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) como “el compromiso consciente y congruente de cumplir integralmente con la finalidad de la empresa, tanto en lo interno como en lo externo, considerando las expectativas económicas, sociales y ambientales de todos los participantes, demostrando respeto por la gente, los valores éticos, la comunidad y el medio ambiente, contribuyendo así a la construcción del bien común”, (Sotelo y García, 2014: 172). En otras palabras, es un compromiso que tienen los directivos de las organizaciones privadas o gubernamentales, para actuar en bien de la sociedad.

Una organización que asume su responsabilidad social es aquella que cumple las siguientes obligaciones; i) incluye objetivos sociales en sus procesos de planeación; ii) aplica en sus programas sociales normas comparables a las de otras organizaciones; iii) presenta informes a los miembros de la organización y a sus grupos de interés sobre los avances de su responsabilidad social; iv) experimenta con distintos enfoques para medir su desempeño social y; v) trata de medir los costos de los programas sociales y el rendimiento de las inversiones en programas sociales (Chiavenato 2009: 48).

Existen, en general, dos tipos de organizaciones: las que toman una “posición contraria a la responsabilidad social”, donde lo que preocupa es aumentar las ganancias al máximo posible para sus propietarios o accionistas y, otras que están “a favor de la responsabilidad social”, que buscan garantizar su supervivencia a largo plazo, satisfaciendo los intereses de los múltiples grupos de la sociedad y de su entorno ambiental. Los atributos que deben tener estas organizaciones son: i) relaciones transparentes con la sociedad; ii) responsabilidad frente a generaciones futuras; iii) autorregulación de la conducta; iv) comprensión de las dimensiones sociales de sus actos económicos (producción, generación de renta, consumo y acumulación) y; v) selección de agentes y de grupos de interés que integran las cadenas productivas y la administración de los efectos internos y externos de sus actividades. Sin embargo, también deben existir responsabilidades por parte de la sociedad: i) establecer reglas claras y consistentes; ii) hacer que las reglas sean técnicamente viables; iii) asegurar que las reglas sean económicamente viables, iv) hacer que las reglas sean prospectivas y no reactivas y; v) hacer que las reglas estén orientadas para alcanzar objetivos y no para prescribir procedimientos (Chiavenato, 2009: 48).

La importancia de “la responsabilidad social para el desarrollo regional, debe ser considerado como un factor del sistema económico actual, caracterizado por la sociedad de la información y la productividad, que no depende únicamente del incremento cuantitativo de los factores de producción, sino también de la aplicación de conocimientos e información a la gestión, la producción y la

distribución, tanto en los procesos como en los productos” (Borja y Castell, 1997: 167-168). Por su parte Dueñas (2013: 287) señala que “el papel de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) en los cambios de comportamiento es relevante. Así, por ejemplo, se pueden observar contextos como el español, donde se ha determinado que la RSE juega un papel central dentro de la variable reputación de las organizaciones y por lo tanto tiene un efecto en el comportamiento del consumidor (sociedad)”. Calderón *et al.* (2011: 163) señalan que “la gestión humana está trascendiendo su papel instrumental para convertirse en apoyo para la competitividad de las organizaciones, y uno de los aspectos en que tienen que apoyar a la empresa es en el cumplimiento de su responsabilidad social”.

De las conclusiones de Alvarado (2011: 129), en su estudio de perspectivas teóricas de la responsabilidad social, y sobre la base de los tipos de racionalidades del rol empresarial o institucional, extrae la siguiente: *“Parece existir una íntima relación entre la racionalidad subyacente en las teorías utilizadas para el estudio de Responsabilidad Social y la concepción del rol de la organización (sea empresa o institución). Sin embargo, a medida que el estudio de la responsabilidad social se apoya en teorías con racionalidades jurídicas o económicas, es más probable que se conciba a la organización como una maximizadora de utilidades. Pero también existen algunas teorías de la responsabilidad social con aproximaciones lógicas, desde el punto de vista sociológico y ético, que parten de una concepción de organización más abierta al servicio de la comunidad”*.

Segundo enfoque: Nuevo institucionalismo

El nuevo institucionalismo se plantea como un “nuevo paradigma” para el campo de las ciencias sociales. Con él se estudian las inconsistencias que muestra el individuo [como un actor racional o funcional de las organizaciones] entre el institucionalismo y las realidades de los fenómenos sociales, económicos y políticos. Cabe mencionar que Di Maggio y Powell (1991) plantearon que el nuevo institucionalismo “se mantiene como una ambigüedad de lo que implica,(...) en su ponderación de los aspectos cognitivos y normativos de las instituciones y en la importancia que se atribuyen a los intereses y a las redes relacionales en la creación y definición de instituciones”.

Entre los antecedentes más significativos del nuevo institucionalismo está el enfoque teórico llamado “paradigma racional” que propusieron March y Olsen en los años 80’s. Ellos señalaron que “lo que observamos en el mundo es inconsistente con las formas en que las teorías contemporáneas nos llevan a hablar de él”. Y por ello, se considera que el individuo debe ser visto como un actor racional que toma decisiones individuales y grupales como una realidad en las organizaciones.

Con respecto a este concepto Ibarra (2007: 1) declara lo siguiente: “El nuevo institucionalismo, se ha conformado como una perspectiva teórica muy relevante para analizar diversos fenómenos sociales contemporáneos que no eran adecuadamente explicados desde posiciones teóricas convencionales o desde aquellas de orden crítico que por su nivel de análisis no consideraban la especificidad de los fenómenos, de sus procesos de estructuración y su funcionamiento. Dicho lo anterior, se trata de una nueva propuesta en expansión que se encuentra presente prácticamente en cualquier terreno disciplinario y que aborda todo problema relevante de la sociedad moderna contemporánea”.

Dean (1999) e Ibarra (2001) coinciden en la idea de que el nuevo institucionalismo puede ser considerado como una alternativa para la gubernamentalidad institucional, al determinar que: “la capacidad del nuevo institucionalismo sociológico, como aproximación explicativa de las nuevas realidades en que operan las instituciones, será una oportunidad para ampliar su perspectiva teórica, porque se puede ver ampliamente enriquecida a partir de la recuperación de algunas formulaciones desarrolladas por la teoría de la gubernamentalidad”.

Tercer enfoque: Sistemas complejos

Winston (2005: 1) describe a los sistemas como “una organización de componentes interdependientes, que trabajan juntos para lograr un objetivo. Esta forma de orientación que hace Wilson se basa en que “en los sistemas organizados, el comportamiento de cualquier parte, por fin, llega a efectuar algo a todas las demás partes. Aunque no todos los efectos son importantes o susceptibles de detección” (Ackoff y Sasieni, 1977: 17).

La complejidad en el diccionario de la lengua española es “calidad de complejo”, de aquí que en el vocabulario común el significado que se le da es de una connotación de advertencia al entendimiento, una puesta en guardia contra la clarificación, la simplificación y la reducción demasiado rápida. Antes del siglo XX, la ciencia occidental en los dominios físico, biológico y humano, se reducía de la complejidad fenoménica a un orden simple y a unidades elementales. La complejidad surgió en el siglo XX, en los campos de micro-física y macro-física. A principios de ese siglo la estadística permitió tratar la interacción, trabajando con la varianza y la covarianza, pero siempre de un modo insuficiente, y dentro de la misma óptica reduccionista que ignora parte de la realidad.

Morin (1990: 32) se hace la siguiente pregunta: ¿Qué es la complejidad? Y su respuesta es “un tejido de eventos, acciones, interacciones, retroacciones, determinaciones, azares, que constituyen nuestro mundo fenoménico”. En esta definición él se refiere aquellas situaciones enredadas, inextricables, con

desorden, ambigüedad e incertidumbre. Sin embargo, el pensamiento de los seres humanos es el de obtener conocimiento para poner orden (generalmente se desecha el desorden), de descartar lo incierto (buscar la certidumbre) y de hacer a un lado la ambigüedad, clarificando, distinguiendo y jerarquizando los fenómenos. Pero, bien dice Morin (1990: 32), estas “operaciones, necesarias para la inteligibilidad, corren el riesgo de producir ceguera si eliminan a los otros caracteres de lo complejo; y, efectivamente, nos han vuelto ciegos”.

Es con Ashby y Wiener, los fundadores de la Cibernética, y con Von Neumann (teoría de juegos) que el carácter fundamental del concepto de complejidad aparece en la ciencia. Con este enfoque, la complejidad se considera un fenómeno cuantitativo, una cantidad extrema de interacciones e interferencias entre un número muy grande de unidades. Pero la complejidad no comprende solamente interacciones que desafían nuestras posibilidades de cálculo; considera también incertidumbre, indeterminaciones, fenómenos aleatorios (la complejidad siempre está relacionada con el azar).

Por tanto, podemos entender un sistema complejo como aquel donde existe un número infinito de interrelaciones, generado de interacciones y entrelaces entre agentes del sistema con el medio. Pero, todavía más, existen los Sistemas Complejos Adaptativos (SCA). Castaingts (2015: 1) señala que éstos provienen de las matemáticas modernas y que tienen las siguientes características: 1) se trata de una colección de elementos diversos; 2) ellos están conectados entre sí y son interdependientes; 3) existe un conjunto de retroalimentaciones en el proceso de relaciones entre los elementos; 4) las relaciones entre los elementos están determinadas por reglas; 5) el sistema tiende a adaptarse frente a los cambios de su entorno modificando las reglas y; 6) generan fenómenos nuevos denominados emergencias.

La adaptación de las relaciones entre los agentes de los SCA se realiza a través de desplazamientos rápidos, por lo que los resultados de sus modificaciones pueden ser desordenados e impredecibles. Castaingts (2015: 1) al respecto indica que: “Los sistemas complejos tienden a la adaptación pero no son predecibles, sus relaciones son tan complejas que no es posible hacer una previsión sobre su evolución”.

Metodología

Para realizar este trabajo se aplicó una metodología de investigación de tipo documental y de observación directa, manteniendo presente los riesgos de interpretación por parte de los autores.

Se consultaron fuentes de información bibliográficas específicas en temáticas de responsabilidad social, nuevo institucionalismo y análisis del discurso

para que dieran soporte teórico a las observaciones de los actos dominantes dentro del marco de un fenómeno con diferentes escenarios. Es decir, se utilizó un enfoque cualitativo apoyado en una técnica de investigación documental, con la finalidad de entender los efectos positivos y negativos de los proyectos y fenómenos citados. Esta estrategia permitió, a través del análisis de la documentación y la observación directa, revisar los antecedentes del objeto de estudio e interpretar una realidad actual (Yuni, *et al.*, 2014).

Resultados

Primero se expondrán los resultados directos de los proyectos, y que fueron expresados por los representantes del gobierno federal y estatal:

- “El tramo de la autopista La Marquesa-Lerma, con finalmente una longitud de 12.5 kilómetros, beneficiará el traslado de 20 mil vehículos al día y a más de 9 millones 900 mil habitantes, y mejorará la movilidad, eficiencia y seguridad del traslado de bienes y personas entre Toluca y la Ciudad de México, reduciendo el tiempo del trayecto a media hora”.
- “El tren interurbano Ciudad de México-Toluca con 57.7 kilómetros de extensión y expectativas de 240 viajes por día (con un tiempo aproximado de 40 minutos cada uno) movilizará a más de 200 mil usuarios”.

En segundo término están los resultados indirectos, los que afectan al sistema complejo social-ambiental, que no están en el discurso oficial:

- En los extremos finales de la autopista, es decir, a la entrada de ambas ciudades, la de México y la de Toluca, se hacen embotellamientos debido a que ahí no se hicieron las adecuaciones pertinentes para recibir más automotores por minuto. Esto implica retraso para llegar al destino final y contaminación del sistema ambiental por el lento avance de los automotores.
- El costo del traslado se incrementó porque es autopista de paga. Las personas no dejan de usar su auto a pesar de incrementarse el costo por una caseta más y el de la gasolina, debido a la inseguridad que existe en el transporte público con asaltos donde se utilizan armas de fuego. Se afecta el sistema económico (de los usuarios de la autopista).
- La tala de cientos de árboles para la construcción de la autopista y del tren, afectan el sistema ambiental y en particular la fauna y flora de la región.
- Otra afectación está en el sistema de transporte local. Por ejemplo, se incrementó el gasto de mayor gasolina debido a que ahora los retornos están más lejos, lo que aumentó el costo del pasaje tanto en camiones como en taxis.
- Los negocios, principalmente los de comida y productos típicos de la región también fueron afectados. Ahora un gran número de automotores

pasan de largo porque no hay opción de detenerse en la Marquesa si se utiliza la autopista y en consecuencia han aumentado notablemente los precios de quesadillas, caldos de hongo, tlacoyos, gorditas, entre otros.

- Cientos de viajes de grandes camiones con miles de toneladas de tierra y piedra fueron depositados en terrenos donde se captaba y/o acumulaba agua de lluvia. Se rellenaron zonas de las lagunas aledañas al pueblo de Tultepec y de la ciudad de Lerma de Villada.
- En Lerma de Villada se han asentado irregularmente en los terrenos de relleno personas sin una planeación urbana, lo que trae aparejado problemas de salud, drenaje, electrificación, agua potable, escuelas, etc.
- Se ha autorizado la construcción de fraccionamientos en donde eran tierras de cultivo y ejidales, con la publicidad de que “en menos de 30 minutos se llega de la Ciudad de México a Toluca y viceversa” utilizando una u otra de las obras de los dos proyectos citados.
- Para la construcción de estos fraccionamientos, las empresas constructoras han comprado a bajo precio los terrenos de personas que lo ocupaban para cultivo, los cuales siguen vendiendo terrenos cuando se les termina el dinero por no saberlo administrar, quedan en condiciones de pobreza, ya que la mayoría de estas personas no tienen oficio ni están acostumbrados a obedecer a otras personas y ajustarse a horarios de las empresas. Lo que es una posible causa de la delincuencia e inseguridad en la zona.
- Al proliferar los fraccionamientos para personas con ingresos de nivel medio y superior, ha aumentado el parque de automotores notoriamente y el costo de los víveres y otros productos de consumo.
- Se hará más crítica la situación del río Lerma, que prácticamente lo han dictaminado muerto y, por lo tanto, ha dejado de ser útil para el riego de los pocos terrenos de cultivo que quedan, principalmente en el municipio de San Mateo Atenco. Además, la afluencia del agua al mismo es casi nula debido a la construcción de edificaciones de industrias, casas habitación y comercios en sus riberas.

Conclusiones

Inicia esta última parte con una sentencia de Churchman (1973:11): “No existe duda alguna que en nuestra época hay una gran inquietud respecto a la forma en que se conduce nuestra sociedad. Posiblemente en ningún otro momento de la historia del hombre ha existido tanta discusión entre los aciertos y errores de quienes toman decisiones, bien sean gobernantes, administradores de la fun-

ción pública, administradores de organizaciones privadas, políticos o quienes dirigen las instituciones educativas”.

Las consecuencias de las decisiones que tomaron las organizaciones gubernamentales, tanto federales como estatales, y privadas, para la realización de los dos proyectos, enfatizando primordialmente el enfoque del transporte y la vialidad, han tenido repercusión en otros sistemas. Al parecer, lo más importante para quienes las representan es el aspecto económico, como lo dicen en su discurso, sin considerar que el sistema del transporte está inmerso en un sistema más grande y complejo, que tiene que interactuar con otros sistemas que también son relevantes para la sociedad como el ambiental, social, fluvial, urbano, de seguridad, educación, etcétera, y no sólo el económico y el de viabilidad.

De acuerdo con las palabras emitidas por el Presidente de la República Mexicana, el Secretario de Comunicaciones y Transporte, y el Gobernador del Estado de México, la construcción de las obras traerían modernidad a la región, atraerían inversiones y también, habría una derrama de dinero. Pero esta idea del discurso del gobierno, que pregona como el progreso de una sociedad moderna con desarrollo el construir grandes y costosas estructuras resulta controvertida, ya que existe una interrelación compleja entre los diferentes sistemas, la que no ha sido considerada, sino que se dio una imposición por parte de las instituciones gubernamentales aunque pretendieron convencer a la sociedad de que sus acciones y actos eran a favor de la modernización para su bienestar, aun cuando las consecuencias van más allá de los límites de conservación y cuidados de recursos naturales que son insustituibles.

Desde el punto de vista de la teoría del nuevo institucionalismo, el discurso de responsabilidad social que ha adoptado el gobierno, a nivel federal y estatal, como una estrategia para llevar a cabo sus acciones de progreso, las cuales no deben estar limitadas a su aceptación y admiración como grandes proyectos que se utilizan para construir estructuras modernas, cuando realmente son operaciones agresivas contra recursos naturales que no se recuperarán jamás, a pesar de los mensajes publicitarios que prometen su reparación. Se ha afectado el sistema del medio ambiente de una manera drástica al hacer desaparecer bosque y cerros de la Marquesa en el municipio de Ocoyoacac y, al rellenar terrenos donde se captaba agua y parte de las lagunas en el municipio de Lerma. De esta manera, se está impidiendo la captación y conservación del agua que es tan necesaria para la vida humana; la siguiente consecuencia de esto es el daño al sistema de la fauna (ranas, patos, búhos, murciélagos, etcétera) y flora de la región. Otra afectación muy importante es al sistema social de los municipios de Ocoyoacac, Lerma y San Mateo Atenco, que en realidad son varios subsistemas sociales porque en cada uno de estos municipios las costumbres, formas de vida y comercio son diferentes.

Volviendo a la definición de responsabilidad social, las organizaciones, tanto públicas como privadas, deberían ser obligadas a tomar decisiones donde se adopten políticas y se emprendan acciones considerando beneficios también para el sistema socio-ambiental. Es decir, quienes toman las decisiones deberían considerar todas las repercusiones que se podrían generar en los diferentes sistemas y procurar obtener beneficios sin dañar sistemas como el del ambiente y el social.

Cabe preguntarse: ¿Las acciones coercitivas de un gobierno deben ser aceptadas como estrategia de inserción a la sociedad, a pesar de que éstas resultan devastadoras para los recursos naturales insustituibles? ¿Por qué son aceptadas por la comunidad del Valle de Toluca, principalmente por la de los municipios de Lerma, Ocoyoacac y San Mateo Atenco, considerando que son los principales perjudicados en la devastación de sus recursos naturales? Haciendo referencia a Vallès (2007: 33) “el gobierno tiene el poder político a imponer sus decisiones y no así la población”. Los pobladores de los multicitados tres municipios protestaron para evitar la construcción de la autopista La Marquesa-Toluca cuando se percataron de lo que estaba ocurriendo pero, como es común, no fueron tomados en cuenta.

Benito y Sánchez (2011: 166) determinan, que: “los principios de responsabilidad social pueden y deben integrarse en cualquier tipo de organización”; es decir, que las instituciones gubernamentales y empresas privadas están obligadas a abordar este tipo de políticas como un grado de desarrollo de su capital relacional y estructural. Es muy importante tener presente el enfoque de responsabilidad social porque centrarse en ello permite captar la complejidad de las consecuencias de decisiones que toman las organizaciones, ya que afectan a otros sistemas que tienen interrelación, algunos de manera simple y otros en forma compleja, ocasionando un efecto directo e indirecto, respectivamente.

Para el nuevo institucionalismo resulta especialmente relevante la consideración de un comportamiento irracional como una de las fuentes fundamentales de la racionalidad; es decir, que el raciocinio mostrado por el gobierno en sus decisiones relacionadas con la Responsabilidad Social está limitado ante las acciones económicas. Esto último es lo que expone el discurso del gobierno, en sus niveles federal y estatal, al anunciar el avance hacia una sociedad moderna con la realización de grandes y costosas obras que finalmente llevan a cabo empresas particulares (nacionales y extranjeras) y que son quienes se benefician realmente con la realización de estas grandes obras.

Con todo lo expuesto anteriormente, es evidente que la afectación hacia la laguna y el río de Lerma, su fauna y su flora, el bosque y todo lo verde con ello, es de dimensiones desorbitantes; pese a todos los beneficios que trabajos de esta índole pueden brindar a la ciudad... ¿por qué te odiamos madre naturaleza?

Bibliografía

- Ackoff, R. L. y Sasieni, M. W. (1977). *Fundamentos de Investigación de Operaciones*. México: Editorial LIMUSA S. A.
- Alvarado, A., Bigné, E. y Corrás, R. (2011). Perspectivas teóricas usadas para el estudio de la responsabilidad social empresarial: una clasificación con base en su racionalidad. En *Estudios Gerenciales*, 27, (118), 115-137.
- Benito, S. y Sánchez, P. (2011). La influencia de las políticas de responsabilidad social y la pertenencia a redes de cooperación en el capital relacional y estructural de las microempresas, *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía I*ss. España: Ed. Elsevier.
- Borja, C. y Castells, M. (1997). *Local y global, la gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid: Taurus.
- Calderón, G., Álvarez, C. y Naranjo, V. (2011). Papel de gestión humana en el cumplimiento de la responsabilidad social empresarial. En *Estudios Gerenciales*, 27, (118), 163-188.
- Castaingts T. J. (2015). *Dinero, trabajo y poder. Una visión de la economía actual latinoamericana para no economistas y economistas*. México: Ed. Anthropos, UAM Iztapalapa, Siglo XXI.
- Chiavenato, I. (2009). *Comportamiento organizacional. La dinámica del éxito en las organizaciones*, México: McGraw Hill Interamericana Editores, S. A. de C. V.
- Churchman, W. (1973). *El enfoque de sistemas*. México: Editorial Diana, S. A.
- Deam, M. (1999). *Gubernmentality: Power and Rule in Modern Society*, Londres: Sage.
- Dueñas, S., Perdomo, J. y Villa, L. (2014). El concepto de consumo socialmente responsable y su medición. Una revisión de literatura, En *Estudios Gerenciales* 30, (132), 287-300.
- Elster, J. (1978). *Lógica y sociedad. Contradicciones y mundos posibles*. España: Editorial Gedisa, S. A.

- García, R. (2006). *Sistemas complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*, España: Editorial Gedisa, S. A.
- Giddens, A. (1993). *Emile Durkheim: Escritos selectos*, Buenos Aires: Nueva Visión.
- Ibarra, E. (2007). *Nuevo institucionalismo sociológico e instituciones educativas empresarializadas: procesos de institucionalización bajo la racionalidad de mercado*. México: UAM Iztapalapa.
- Mercado, P. y García, P. (2007). *La responsabilidad social en empresas del valle de Toluca (México). Un estudio exploratorio*. México: UNAM.
- Morin, E. (1990). *Introducción al pensamiento complejo*, México: Editorial Gedisa, S. A.
- Sotelo B., J. J. y García P., J. G. (2014). La responsabilidad social en empresas del sector cuero-calzado y su disposición a compartir los beneficios con los colaboradores, *Ciencias Administrativas. Teoría y praxis*. 1, (10).
- Stoner, J. A. F., Freeman, R. E., y Gilbert Jr, D. R. (1996). *Administración*. México: Prentice Hall Hispanoamericana, S. A.
- Vallés, J. M., (2007). *Ciencia Política. Una introducción*, España: Editorial Ariel, S. A.
- Yuni, J., y Urbano, C. (2014). La investigación documental. En *Técnicas para investigar: recursos metodológicos para la preparación de proyectos de investigación*, 2, (99-107). Argentina: Editorial Brujas.
- Winston, W. L. (2005). *Investigación de Operaciones. Aplicaciones y algoritmos*. México: International Thomson Editores, S. A. de C. V.

Referencias electrónicas

Ayuntamiento de Lerma (2017). Recuperado de: <http://www.lerma.gob.mx/municipio/historia>.

Vonki, T. (2015). *Tren interurbano, autopistas y viaductos, en beneficio de empresarios*. Recuperado de: <http://www.laizquierdadiario.mx/Tren-interurbano-autopistas-y-viaductos-en-beneficio-de-empresarios>



Fuente: Tovves, L. (2010). Los modelos económicos. Recuperado de: <https://lovenatum.wordpress.com/70-2/>