



espacio abierto

Cuaderno Venezolano de Sociología



Auspiciada por la International Sociological Association (ISA),
la Asociación Latinoamericana de Sociología (ALAS)
y la Asociación Venezolana de Sociología (AVS)

Vol.26
Julio - Septiembre
2017

3



Lo urbano y lo local del nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México, en Texcoco, estado de México.

Enrique Moreno Sánchez.

Resumen

Lo urbano y lo local son dimensiones que se encuentran entrelazadas en la construcción del megaproyecto urbano más importante de México en los últimos cuarenta años. La sede del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México será el municipio de Texcoco, Estado de México, ubicado al oriente de la misma entidad mexiquense y al nororiente de la Ciudad de México. Lo local y lo regional se vuelve relevante en las investigaciones, son motor de desarrollo y las decisiones de infraestructura urbana rebasan el impacto local y tendrá efecto en lo regional dadas las características económicas, sociales, culturales, ambientales y políticas. Este documento presenta resultados producto de investigación, donde la percepción de los pobladores se obtiene de aplicación de encuestas, trabajo de campo, entrevistas a actores académicos y políticos que expresan conocimiento e información relativa al tema, visitas a diversas comunidades cercanas al área de estudio, y se complementa con información documental, que genera conocimiento de un tema que se torna relevante en lo local y lo regional. El objetivo es conocer de mejor manera lo local, lo urbano y lo regional como elementos fundamentales en el estudio del megaproyecto urbano más importante de México en los últimos cuatro decenios. Es un estudio científico que contiene método, tipo de investigación y herramientas metodológicas utilizadas en el proceso.

Palabras clave: Aeropuerto; Texcoco; local; regional y urbano.

Recibido: 16-01-2017 / Aceptado: 05-06-2017

* Universidad Autónoma del Estado de México. Texcoco, México.
E-mail: enriquetex132@gmail.com

The urban and the local of the new international airport of the city of Mexico, in Texcoco, state of Mexico.

Abstract

Urban and local are dimensions that are placed in the construction of the largest urban megaproject at Mexico in the last forty years. The headquarters of a new Mexico City International Airport will be the municipality of Texcoco, State of Mexico, located east of the same State of Mexico and northeastern Mexico City, local and regional issues becomes relevant in investigations, are engine development and urban infrastructure decisions beyond the local impact and its effect is likely to have effect on the regional given its economic, social, cultural, environmental and political characteristics. This paper presents investigative results derived from application of surveys, fieldwork, interviews with academics and political actors, visits to various communities near the area of study, complemented with documentary information, which can generate knowledge of a subject it becomes relevant in local and regional. The aim of this work is to know better the local, urban and regional as key elements in the study of the most important urban megaproject of Mexico over the last four decades. It is a scientific study, it contains method, type of research and methodological tools used in the research process.

Keywords: Airport; Texcoco; local; regional; and urban.

1.- Introducción

Lo local y lo regional se vinculan con el tema urbano del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), en el municipio de Texcoco, Estado de México que será la sede del citado aeropuerto más importante de México y de Latinoamérica, por su volumen de operaciones, el movimiento de mercancías y personas, así como por el tamaño físico y la inversión económica realizada (SCT, 2016). Dicho aeropuerto ya no se ubicará en la Ciudad de México, ahora estará en otra entidad del país con lo cual adquiere otro significado social, local, regional, administrativo y político.

La tendencia municipal en Texcoco y la región está asociada a los procesos urbanos con variables de población, actividad económica y recursos naturales para el asentamiento de las personas. La población que habita esta región es mayoritariamente urbana, la cual presenta vínculo importante con la metrópoli y la capital del país; es decir, con la Ciudad de México, y no con la capital mexiquense, donde los procesos urbanos, lo local y lo regional adquieren otro significado en lo territorial, lo metropolitano y lo megapolitano¹.

La cuestión urbana ayuda a conocer de mejor manera la condición urbano-territorial-ambiental del territorio municipal y de la región. El mayor desafío que se presentará en corto plazo en el municipio de Texcoco y la región será el diseño e instauración de políticas públicas por parte de los distintos órdenes de gobierno que permitan la compatibilidad de un tipo de desarrollo, fincado en los servicios, en la infraestructura de calles, caminos, energía y aquello que soporta los equipamientos urbanos que permiten la producción y reproducción del capital, ahora fincado en el sector terciario de la economía, el cual será pilar importante en el desarrollo local.

Asad (2012), reflexiona acerca del transporte, la economía y lo urbano y dice: La política regional y urbana también se aplica estatal y municipalmente predominando el enfoque sectorial de la economía, acotado políticamente, lo que limita mucho la comprensión de las particularidades que el espacio en sus diversas magnitudes propicia en el desempeño económico. Es obvio que el espacio influye en la actividad económica por los recursos naturales y la dotación de los factores; es decir, la distribución espacial de recursos y factores productivos es heterogénea. Por otra parte, la localización y cercanía de la actividad económica a los mercados y a los medios de transporte es otro elemento que genera ventajas y desventajas, lo que condiciona su comportamiento (Asad, 2012:154).

2. Metodología

El trabajo utilizó el método deductivo, que se presenta para alcanzar el conocimiento de algo general a lo particular, comparando y analizando los datos cuantitativos disponibles y realizando análisis cualitativo de cada uno de los temas de la investigación, con apoyo y seguimiento del objetivo planteado.

El tipo de investigación es un *estudio de caso* que involucra aspectos descriptivos y explicativos, y además utiliza información tanto cualitativa como cuantitativa. Las principales fuentes de información, en el estudio de caso, son las personas directamente relacionadas con el caso o la unidad de análisis y documentos de toda índole válidos que contengan información sobre el caso. Las técnicas más utilizadas y adecuadas para

1 Cuando citamos a la megalópolis y los procesos megapolitanos se refiere a lo expresado por el investigador Roberto Eibenschutz (2013), quien considera que la megalópolis es un área aproximadamente circular que comprende los municipios correspondientes a las zonas metropolitanas de las capitales de los estados limítrofes al Valle de México, más la totalidad de los municipios que mantienen una relación funcional estrecha con la Ciudad de México y los que se ubican entre las zonas metropolitanas que integran la parte regional de ciudades. En total se incluyen 189 municipios que corresponden, 91 al Estado de México, 16 a Morelos, 29 a Puebla, 37 a Tlaxcala y 16 delegaciones del entonces nombrado Distrito Federal (Eibenschutz, 2013:282).

el estudio de caso son la observación estructurada, las entrevistas, los cuestionarios, los diarios, las autobiografías, los documentos personales, la correspondencia, etcétera (Bernal, 2010:116).

Al ser un estudio de caso, se trató de tener información de los afectados o involucrados más cercanos al proyecto del aeropuerto, toda vez que la opinión es un dato cualitativo que es correcto en función del objetivo de la investigación elaborada y desarrollada en su momento. De aquí surge la necesidad de explicar porqué se elaboró muestra de estudio; el argumento y el soporte documental de la investigación permite ofrecer resultados cuantitativos y cualitativos.

Solo cuando queremos realizar un censo debemos incluir en el estudio a todos los sujetos del universo o la población. Por ejemplo, los estudios motivacionales en empresas suelen abarcar a todos sus empleados para evitar que los excluidos piensen que su opinión no se toma en cuenta. Las muestras se utilizan por economía de tiempo y recursos (Hernández *et al.*, 2007:158). De lo anterior se desprende el porqué de una muestra, y no una población total, de aquí surge la idea de la misma, los mismos autores se refieren y reflexionan lo siguiente:

En las *muestras no probabilísticas*, la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de las causas relacionadas con las características de la investigación o de quien hace la muestra. Aquí el procedimiento no es con base en fórmulas de probabilidad, sino que depende de la decisión del investigador. *Elegir entre una muestra probabilística o una no probabilística depende de los objetivos del estudio, del enfoque de investigación y de la contribución que se piensa hacer de ella.* La muestra utilizada fue no probabilística, lo que da otro significado e interpretación. Los datos encontrados no pueden generalizarse a una población, al menos en un sentido probabilístico (no es posible calcular el margen de error). En las muestras de este tipo, la elección de los sujetos no depende de que todos tengan la misma probabilidad de ser elegidos, sino de la decisión de un investigador o grupo de encuestadores (Hernández *et al.*, 2007: 160-167).

En el apartado de resultados de la investigación que se describe páginas más adelante (15-16) el porqué de las colonias y barrios seleccionados, entre las consideraciones se encuentra la cercanía al nuevo aeropuerto, ya que se ubican a menos de tres kilómetros de distancia colonias como Guadalupe Victoria, el pueblo de San Felipe, Tocuila que resentirán la construcción de la megaobra urbana y un efecto inmediato será el uso de suelo y la venta de predios cercanos al aeropuerto.

Por lo que se refiere a las técnicas de investigación, se realizó una revisión de información documental y electrónica de la temática referida; se aplicaron 300 encuestas² en el municipio de Texcoco para conocer la opinión de pobladores en el tema urbano, también en el año 2016 se realizaron entrevistas a conocedores del tema y del proyecto del

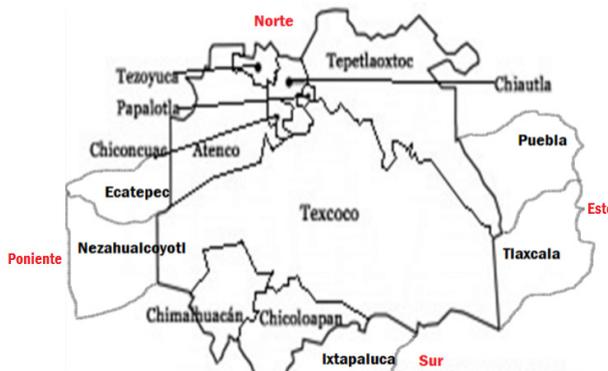
2 Se agradece la participación en la aplicación de las encuestas a los arquitectos Karla Vanessa Martínez Rivera y Cesar Nicolás Vázquez egresados de la Universidad del Valle de México, campus Texcoco. También se extiende reconocimiento al área de Desarrollo Urbano del municipio de Texcoco, en específico el grupo que elabora Plan de Desarrollo Urbano.

aeropuerto, tal fue el caso del Senador de la República por el Estado de México Alejandro Encinas, y al Investigador Alfonso Hiracheta, del Colegio Mexiquense, mismos que nutren la investigación.

En el diseño de la elaboración del cuestionario se consideró un tipo semiestructurado con preguntas abiertas y cerradas que permitiera captar información, codificarla e interpretarla, con inferencia descriptiva manejable al tamaño de la muestra. También permite información cualitativa y cuantitativa que enriquece la investigación desarrollada en tiempo y con delimitación especificada. Las variables consideradas estuvieron en función del objetivo y de la pregunta de investigación.

El área de estudio para la realización de la investigación comprende el municipio de Texcoco, se localiza en la parte central de la zona oriente del Estado de México y al oriente de la ciudad de México. (Mapa 1).

MAPA 1



Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, 2010.

Este artículo se organizó en tres partes. La primera presenta reflexión teórica de lo local, lo urbano en el contexto de la región, luego se describe la problemática y se presentan preguntas de investigación que permite guiar trabajo desarrollado; posterior se explica el contenido del proyecto y sus posibles impactos en lo urbano y lo local, luego se describe situación previa y posterior del municipio ante la ejecución del mega-proyecto, posterior se dan a conocer resultados de la investigación desarrollada, misma que se nutre con las encuestas realizadas en el municipio y entrevistas dirigidas motivo de la investigación, al final se presentan las conclusiones del trabajo desarrollado.

3.- Lo teórico en lo local, lo urbano y regional

El nuevo paradigma de desarrollo territorial considera la localización de los procesos de acumulación, innovación y formación de capital social, donde el espacio es un actor que

explica el proceso de desarrollo, de estancamiento o de subdesarrollo. La competitividad ya no es tanto un asunto de los países, sino de las relaciones secto-regionales. La nueva forma de acumulación capitalista se sustenta en economías localizadas y flexibles; y en proceso de globalización tienden a aumentar las divergencias entre los países y los espacios subnacionales (Sánchez, 2013:83).

El crecimiento urbano ha venido acompañado por la homogenización del territorio mediante la creación y/articulación de condiciones generales de producción, circulación e intercambio como parte del proceso llamado “conurbación” o formación de “metrópolis”. Este proceso hace que sea cada vez más indiferente en qué lugares se localicen las actividades económicas en amplias regiones o sistemas urbanos, donde tiendan a igualarse las posibilidades de apropiación de los valores de uso y las ventajas para las empresas, gracias a la densidad cuantitativa y el mejoramiento de las condiciones creadas por el Estado o las empresas privadas (Pradilla, 2009:24).

Sin embargo Connolly y Cruz (2004) comentan acerca de las tendencias homogeneizadoras lo siguiente: Lo anterior conduce a la idea e importancia de cuestionar el criterio homogeneizador que se ha dado en el fenómeno metropolitano y al predominio de las variables urbanas, así como a plantear la presencia de procesos diversos en los municipios considerados como urbanos. Se parte de una pregunta muy simple: ¿hasta dónde la supremacía analítica de las variables urbanas ocultan o subordinan la presencia diferenciada en los procesos metropolitanos? (Connolly y Cruz, 2004:461).

Es decir, en el proceso urbano en las tendencias homogeneizadoras existen diferencias, pues la misma dinámica urbana de los municipios metropolitanos así lo expresan, tanto por la ubicación, como por sus actividades económicas que se realizan. Si bien es cierto en la periferia de la Ciudad existen municipios mayoritariamente urbanos por su conformación social, poblacional y económica; es preciso señalar que los municipios de la región y cercanos al NAICM presentan diferencias por las actividades que realizan y en gran medida son determinadas por el sector económico donde se ubican, lo cual se traduce en retos para la implementación de políticas urbanas incluyentes.

La tendencia municipal en Texcoco y la región ha estado asociada a los procesos urbanos con variables como población, actividad económica y recursos naturales para el asentamiento de las personas. En el ámbito local recae en gran medida atender las demandas sociales más significativas para desarrollar su vida social. En el ámbito regional recae la participación de los órdenes de gobierno (local, estatal y federal) escasamente planificada en ciertos órdenes de gobierno como los señalados. La población que habita esta región es mayoritariamente urbana, la cual tiene vínculo importante con la metrópoli y la capital del país, donde la conformación territorial, regional y metropolitana tiene características propias y distintas a otras regiones del país (INEGI, 2010).

Una de las principales motivaciones para los estudios del desarrollo regional y urbano es la búsqueda por lograr un desarrollo más armónico de las poblaciones de los diversos territorios de México y del resto de los países menos desarrollados, con el fin de que no sólo gocen de mejores niveles de bienestar sino que crezcan y consoliden un desarrollo de

sus respectivos países en su conjunto. Para ello se debe adentrar en el conocimiento de los diversos factores que influyen en el crecimiento económico, en el bienestar y eventual desarrollo de la población y de los espacios territoriales que habitan dichas poblaciones. Se puede citar: *a)* Los factores de localización, *b)* Las fuerzas concentradoras: las economías de escala y las economías de la aglomeración, *c)* El factor endógeno (fuerzas innovadoras y emprendedoras), *d)* El factor innovación tecnológica, *e)* La intervención del Estado, (Bustamante, 2013: 121-122).

Al municipio de Texcoco le corresponde formular, aprobar, administrar y zonificar su territorio, según se desprende del artículo 115 de la Constitución de la República. En este territorio se instalará el megaproyecto urbano más importante de México y de Latinoamérica, pues su efecto rebasa lo local y trasciende a lo regional y megapolitano. Luego la expansión de la Ciudad de México se sentirá en Texcoco y en la región donde las formas de identidad, expresión cultural y la organización social se modificarán en función del proceso de urbanización que ha existido en los últimos tres lustros, vinculada a la variable demográfica y económica, así como a una base de infraestructura urbana, cercanía a la capital del país y a un proceso de metropolización diferenciado que existe en la periferia de la Ciudad de México, en la parte nororiente.

Es necesario que los gobiernos estatal y municipal urbanos se den a la tarea de reconocer las múltiples posibilidades de implementación de actividades y de políticas, a partir de la compleja red de agentes sociales que en él intervienen, dando prioridad no a los que tienen más o que se insertan de forma natural en las orientaciones y necesidades del mercado o las modas internacionales, sino apoyando en forma clara y abierta a quienes necesitan mantenerse en el lugar y en la producción, con condiciones mínimas de habitabilidad y de empleo. La identificación de los múltiples agentes y de las posibles estrategias que tendrán es parte de la función de los gobernantes municipales, para integrarse a las estrategias estatales, quienes tendrán un papel fundamental en la integración de visiones de desarrollo local (Ramírez, 2007: 134).

El desarrollo regional de México se ha expresado históricamente en distorsiones territoriales producto de una excesiva concentración económica, centralización de las decisiones políticas y desigual distribución de los beneficios. Esta diferenciación espacial se hizo más evidente mediante la ubicación geográfica del aparato productivo, la inequitativa distribución regional del ingreso y la calidad de vida de la población, elementos que favorecieron a diferentes porciones del centro y norte del país, quedando marginados el sur y sureste del país (Delgadillo y Torres, 2007:163).

Luego, Ramírez (2007) considera que: ...para la estrategia regional identificamos dos dimensiones importantes como las conurbaciones nacionales o las cuencas hidrológicas y sus recursos, importantes sin duda para lograr la sustentabilidad del país y de las ciudades, por el otro, aunado a la tarea de integrar visiones y condensar proyectos, en la escala regional es necesario generar instancias institucionales de gobierno que eviten la balcanización de las estrategias y puedan, en un ejercicio complejo de concertación y gestión conjunta, integrar las funciones y actividades fundamentales para lograr el desarrollo de estos territorios caracterizados por la superposición de agentes estatales carentes de una cabeza

que direcciona el desarrollo de la zona. Sin duda en este caso, y en los ámbitos urbano y nacional también, la articulación entre instancias de gobierno federal, estatal y municipal -agregando lo local- son de fundamental importancia para conjuntar estrategias, objetivos, metas y acciones para implementar el desarrollo territorial multidimensional diferenciado del país (Ramírez, 2007:135-136).

Delgadillo y Torres (2007) se refieren a la globalización en el espacio local y regional y consideran: “Con la globalización se produce un redimensionamiento de las relaciones entre las regiones, el Estado y la sociedad. La globalidad afecta de distintas maneras la unidad del Estado nacional y de la sociedad en su entorno regional y local. Se establecen nuevas relaciones de poder y competitividad, emergen conflictos y entrecruzamientos entre unidades y actores del mismo Estado nacional por una parte, y por otra, situaciones, procesos y espacios sociales transnacionales. Sin embargo, no se puede afirmar la existencia generalizada de un espacio global, sino solamente espacios de globalización; es decir, espacios nacionales de la economía internacional. En este sentido emerge un esquema de producción mundial a través de la descentralización o externalización de procesos productivos en un gran número de países, lo cual rompe con los patrones clásicos de localización de las actividades productivas y se recrean las geoeconómicas mundiales y las geografías nacionales (Delgadillo y Torres, 2007:164).

En lo local y lo regional, el municipio motivo de investigación, enfrenta en prospectiva una política de desarrollo que estará integrada a lo urbano, lo ambiental y los cambios en materia económica, social y a la transformación territorial en una nueva reorganización del espacio regional que involucra a varios municipios de la región, entre los que destaca Texcoco, Atenco, Ecatepec (el más poblado del país) Chimalhuacán y Nezahualcóyotl, entre los más cercanos o vecinos al NAICM. La misma región presenta grandes desigualdades económicas, de servicios e infraestructura (INEGI, 2010). Sin embargo se puede decir que con mejor infraestructura, con empleo bien pagado y generado a partir de las industrias que se instalen alrededor del nuevo megaproyecto urbano, así como con servicios especializados y competitivos en el ámbito mundial, además de una mejor integración social en lo local y lo regional, se pueden mejorar las desigualdades sociales y tener mejor relación Estado-región- municipio.

La carrera hacia la competitividad internacional demanda una infraestructura acorde, no solo carretera, sino también portuaria y aeroportuaria. Esto lo han entendido bien los países asiáticos desde hace por lo menos 20 años. En el caso particular del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, no haber logrado la reubicación en Texcoco, planteada al inicio de la administración foxista (2000-2006) le ha pasado la factura a la economía nacional. El desempeño del sistema aeroportuario es clave para el desarrollo nacional; de ahí la importancia de una visión a largo plazo en esta materia (Aguilar, 2009:42).

También existe la consideración de tener a la infraestructura como elemento detonador de desarrollo en el ámbito local y regional, contar con carreteras, trenes, puertos o aeropuerto es significativo en la competitividad local, regional en el concierto global; asimismo, es considerado elemento para ofrecer nuevas alternativas en el empleo local y regional como parte del sistema urbano regional de la metrópoli más importante de México.

Aguilar (2009), retoma la idea de la importancia de la infraestructura, la competitividad regional e integración y dice: “La provisión de infraestructura de calidad es vital para el desarrollo de las actividades productivas y el desarrollo regional, ya que es imprescindible para la atracción y retención de empresas, para sus operaciones y planes de expansión. Los insumos, los productos y la instalación de plantas requieren de logística de la más alta calidad. La infraestructura carretera, ferroviaria, aeroportuaria, marítima, forma un vector de atributos de localización de primer orden. Esto ya ha sido reconocido ampliamente por organismos internacionales como la OCDE y el Banco Mundial (Aguilar, 2009:56-57).

4.- Problemática

La problemática en el proceso de investigación presenta dos elementos a estudiar, primero enunciar el problema y luego formular el problema. Al respecto Bernal (2010) explica lo siguiente: *Enunciar* un problema de investigación consiste en presentar, mostrar y exponer las características o los rasgos del tema, situación o aspecto de interés que va a estudiarse; es decir, describir el estado actual del problema. Un problema se *formula* cuando el investigador dictamina o hace una especie de pronóstico sobre la situación problema. Una adecuada formulación de un problema de investigación implica elaborar dos niveles de preguntas. La pregunta general debe recoger la esencia del problema y, por tanto el título de estudio (Bernal, 2010:88-89).

Otros autores se refieren a la importancia que adquiere delimitar la investigación en términos del espacio *físico geográfico* y la delimitación *semántica*. Al respecto Albarrán y Escobar (2004) explican lo siguiente: La delimitación *física geográfica* quiere decir poner límites a un problema para que éste sea accesible al investigador y la delimitación *semántica* trata sobre el significado de los términos: palabras, conceptos, categorías, símbolos, etc. De lo que se trata es evitar caer en ambigüedades en la falta de precisión semántica de términos (Albarrán y Escobar: 2004:173-174). De lo anterior se desprenden las siguientes interrogantes:

¿Qué representa la instalación del NAICM, en lo local y urbano para Texcoco?
¿Tiene significado la opinión de los pobladores sobre el megaproyecto del aeropuerto en el municipio?

Las anteriores preguntas permiten reflexión, análisis y debate de dos consideraciones que impactan la vida local en uno de los municipios con mayor historia en Mesoamérica. La historia de Texcoco se asocia con el Poeta, Arquitecto y Filósofo Nezahualcóyotl,³ personaje inscrito en la vida de México por su riqueza cultural y por las obras realizadas

3 *Netzahualcóyotl*, cuyo nombre significa “Coyote que ayuna”. Texcoco tiene gran tradición histórica en el país; es donde nació el gran arquitecto, poeta y escritor llamado Acolmiztli Netzahualcóyotl (1402-1472), uno de los referentes de la historia de México. Además, fue un hombre que trascendió a su tiempo, por las indagaciones espirituales que formuló y por la organización administrativa y la estructura legal que dio vida a su pueblo y, singularmente, por las instituciones culturales que estableció, como los archivos de los libros pintados, las escuelas y consejos superiores, las academias de sabios y poetas, las colecciones de flora y fauna, y por el cuidado de la lengua que distinguía a sus dominios.

en el Valle de México. Eso ha quedado como sustento histórico de una cultura y forma de vida que dio significado a su pueblo texcocano y representó una forma de pensamiento antes de la conquista y posterior a la misma; existe evidencia de sus obras realizadas en la misma Ciudad de México como en Texcoco. Ahora, Texcoco será conocido por una obra de infraestructura de lo más relevante para el país, para el Estado de México, la región y el municipio. El NAICM se ubica en terrenos del ex Lago de Texcoco, en específico a no más de tres kilómetros de comunidades cercanas, donde se aplicaron encuestas y se pudo conocer la opinión acerca del aeropuerto en el contexto de la importancia que adquiere lo local y el nuevo desarrollo urbano considerado para esta zona que, tradicionalmente y por décadas, estuvieron de manera cercana al cuerpo de agua más importante del Valle de México, el conocido Lago artificial “Nabor Carrillo” cuya dimensión es aproximadamente 1,000 hectáreas y que presenta efecto en la biodiversidad, en los ecosistemas y en la forma de vida de sus pobladores en Texcoco y en la región.

La primera pregunta de investigación de la problemática tiene que ver con lo que representa el NAICM en lo urbano en Texcoco; el poder incidir el ordenamiento territorial es una premisa en los gobiernos locales, la capacidad de tener mejor control sobre su territorio es obligada para el adecuado ordenamiento urbano, y por tanto, ayuda a resolver el problema urbano más importante que es el ordenamiento urbano territorial. Lo anterior tiene como sustento la investigación realizada en la fase de encuestas aplicadas; más adelante se detallan los resultados obtenidos.

La segunda pregunta realizada en este apartado tiene relación con el significado que representa la construcción del NAICM en Texcoco, vista por sus pobladores. Es preciso señalar que la opinión de pobladores a través de una encuesta refleja opinión, que no necesariamente es una realidad tangible, pero sí muestra que es un indicador de cómo se percibe y se entiende el NAICM en Texcoco, sus efectos más importantes en el ámbito urbano, y aun aquellos que no son valorados. Las percepciones de las personas y de los encuestados en la muestra no necesariamente refleja todos los impactos urbanos y locales, pero si es un indicador que expresa la opinión de un grupo importante de personas (300), estadísticamente es importante para la investigación desarrollada. Existen otros instrumentos científicos para medir, cuantificar y cualificar datos, pero dadas las características de investigación existe evidencia de la percepción de pobladores acerca de los impactos urbanos y locales que nutren la presente investigación, y se encuentra reflejada en el apartado de los resultados en páginas más adelante.

Estas grandes obras presentan un efecto aún no valorado en la gestión, en la planificación de tareas urbanas locales y regionales. El NAICM también es visto como una oportunidad de desarrollo local, toda vez que se instalarán empresas asociadas a los servicios que presta el aeropuerto y el contexto urbano será el que tenga en primera instancia modificación en el impacto más inmediato.

A esta megaobra urbana se le ha dado relevancia en el plano arquitectónico, pero no en el efecto social, en lo urbano, y la modificación de una parte del territorio ocupado y administrado por la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA), que en la práctica lo está utilizando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y el Grupo Aeroportuario

de la Ciudad de México (GACM) en la supervisión y control del citado aeropuerto. Los efectos o modificaciones al uso del suelo, a los ecosistemas que ahí existen, al cambio económico en lo local, a la seguridad, al conflicto vial en las carreteras que convergen al lugar donde se construye, toda vez que existen más de 1,400 vehículos de carga⁴ que transportan cotidianamente materiales de construcción y retiran suelo salitroso y escombros con efecto en el ambiente e impacto en la infraestructura vial del municipio de Texcoco.

Los proyectos urbanos de esta naturaleza no logran entenderse o inscribirse sin las personas que habitan y desarrollan actividades en el territorio local y regional, más aún si su área de influencia abarca la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, pues estará a no más de 10 kilómetros del actual aeropuerto de la Ciudad de México. Este tipo de proyectos deben orientarse a un tipo de desarrollo llamado desde hace dos décadas “desarrollo sustentable” que comprende la dimensión social, ambiental y económica.

También el NACIM tiene ante sí una expansión de la metrópoli más importante de Latinoamérica a territorios locales, en otra entidad que ya no será la Ciudad de México pero sí se ubicará en la Zona Metropolitana del mismo nombre, en territorio texcocano, en el Estado de México. Al respecto, diserta el académico Mattos (1998) y explica lo siguiente:

Esta modalidad de expansión urbana que comienza a predominar en el mundo entero, adquiere manifestaciones específicas en las ciudades de las economías emergentes periféricas, donde diversos centros urbanos, hasta entonces autónomos, son absorbidos por el derrame de la mancha urbana o, simplemente, incorporados sistemáticamente a la dinámica metropolitana. Así son los casos de Sao Paulo y la Ciudad de México, el archipiélago resultante se extiende tentacularmente por una enorme extensión en la que terminan siendo afectadas otras zonas metropolitanas cercanas. En estas estructuras predominantes urbanas, suburbanizadas y policéntricas, el modelo de ciudad de corte europeo, que se había constituido en el referente obligado en los momentos de mayor esplendor de la ciudad latinoamericana, ha ido cediendo paso a un modelo que en Los Ángeles (EUA) aparece como paradigma (Mattos, 1998:746-747).

El Instituto Mexicano de la Competitividad (IMCO) se refiere a la relevancia de manejar el territorio y se refiere a: “Es en el territorio donde se ubican todas las estructuras y se desarrollan todas las actividades de la vida cotidiana. Además, constituye la base física del Estado para ejercer su soberanía. No obstante, en México rara vez se considera esta

4 En investigación de campo realizada en el mes de julio del 2016 se pudo constatar la problemática que genera el tránsito de los vehículos de carga en el municipio y en la región, en la carretera federal de Texcoco-Lechería y Texcoco-Los Reyes La Paz, así como la carretera de cuota Texcoco-Peñón se ven afectadas de manera cotidiana, así como sus comunidades cercanas a la zona del NAICM; tal es el caso de las comunidades de San Felipe, Tocuila, Col. Guadalupe Victoria, Salitrería, las comunidades de donde se extrae arena, grava y tezontle como Santa Inés, San Diego, Tequesquínahuac, Tlaminca, ubicadas en territorio texcocano. Además de que llegan vehículos de carga de materiales de los estados de Hidalgo, Morelos, y Estado de México. También los vehículos traen consigo choferes y ayudantes que se estiman en más de 2,500 ciudadanos, lo que significa gastos en comida, servicios de agua, baños, etc., y el municipio no tiene la infraestructura ni la capacidad para este impacto, lo que replantea políticas públicas municipales y estatales asociadas a la seguridad (policía), infraestructura para alimentos, y servicios, etc. entre otros.

dimensión como factor estratégico para el diseño de las políticas públicas y proyectos de infraestructura. Su consideración es incluso menor en la definición de las estrategias más amplias para el desarrollo de una ciudad o una región” (IMCO, 2014).

5.- El contenido del megaproyecto y sus impactos en lo local y lo urbano

El megaproyecto del NAICM en Texcoco tiene las siguientes características: a) La construcción del aeropuerto costaría inicialmente 169,000 millones de pesos (mdp). Será financiado en parte con el flujo de caja (ingresos propios) del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y con la emisión de deuda por parte del gobierno federal, b) El proyecto ganador y diseño fue para el arquitecto británico, Norman Foster, y Fernando Romero, que proponen utilizar 100% de agua tratada; c) El megaproyecto tiene varias etapas de construcción, la primera será de tres pistas de uso simultáneo para transportar 50 millones de personas. La segunda contempla seis pistas para atender a 120 millones de pasajeros; d) El proyecto tendrá la capacidad de transportar a 120 millones de personas al año, cuatro veces superior a la capacidad actual del AICM; e) El aeropuerto también contempla la construcción de universidades de aeronáutica y aviación, además de nuevos desarrollos habitacionales (Forbes, 2015).

El proyecto del NAICM también cuenta con un Programa de Desarrollo de Vialidades para modernizar y ampliar los ocho principales acceso a la Zona Metropolitana. En este sentido, ya se modernizan nueve de ellas y se construirán cuatro más, así como seis nuevos distribuidores viales. Destacó que con base en estudios elaborados por organismos internacionales reguladores en materia aeronáutica, tales como MITRE y la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), se determinó la factibilidad de construir el Nuevo Aeropuerto en la zona oriente del Valle de México, quienes avalaron que la ubicación del Nuevo Aeropuerto es adecuada para la correcta navegación de los aviones. En materia ambiental, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), garantizará la conservación y preservación de las aves en el Valle de México y la creación de nuevos humedales, así como la reforestación del sitio. Asimismo, se cuenta con estudios geotécnicos, sísmicos e hidráulicos que avalan la viabilidad de la construcción de la nueva terminal aérea (SCT, 2015).

Es preciso señalar que en estos dos párrafos se condensa el contenido del proyecto, conocer los impactos urbanos y locales; supone una prospectiva que no necesariamente puede ser una realidad, donde existe incertidumbre en construir escenarios a corto y mediano plazo.

Uno de los escenarios en el ámbito local asociado a lo urbano ya se experimenta con la construcción del megaproyecto, al ser utilizadas más de 1,500 hectáreas para construcción del aeropuerto tendrá efecto en el ámbito local; por ejemplo los servicios públicos, tal es el caso de la basura; el del agua no lo mencionamos porque supuestamente no afectará al resto del municipio de acuerdo al contenido del proyecto. Falta conocer dónde se depositará la basura o residuos (orgánicos e inorgánicos), cómo será el pago del predial o

impuesto local?, ¿será la misma dinámica que actualmente existe en la Ciudad de México? Son preguntas que en el ámbito local y su efecto urbano aún no se conoce. A la fecha se conoce de manera oficial⁵ en el H. Ayuntamiento de Texcoco que la SCT y el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México han solicitado un número para la ubicación del nuevo aeropuerto en territorio texcocano.

Al existir mayor presión por el cambio de uso de suelo, es probable que el municipio tienda a crecer en términos poblacionales, y su tasa de crecimiento aumente. La Comisión Estatal de Población (COESPO) considera que Texcoco tenía 240,749.00 habitantes en el año 2015 y con una tasa promedio menor al 2% anual (INEGI, 2010); sin embargo, desde el año 2005 a la fecha existe un aumento aún no valorado en el contexto demográfico y los datos estadísticos muestran una tendencia que seguramente impactará con la llegada del aeropuerto. En el Plan de Desarrollo Urbano⁶ que se elabora en el H. Ayuntamiento se estima que con el aeropuerto puede crecer hasta 100 mil pobladores para el 2030, es una estimación que en el documento aún se está valorando, también se calcula que el conflicto mayor por el aeropuerto en términos urbanos serán la infraestructuras que se necesitará para atender a nuevos grupos poblacionales y el lugar para nuevas viviendas, toda vez que en Texcoco la mayor parte de su territorio es zona boscosa, y áreas de reserva como era el ex Lago de Texcoco.

La base urbana sigue siendo un elemento fundamental para poder comprender la estructura demográfica y económica del municipio, toda vez que el cambio urbano está asociado con la dinámica demográfica en los últimos dos decenios cuando la población aumentó de manera significativa (INEGI, 2000 y 2010). Es así previsible que en el mismo megaproyecto se encuentran considerados *nuevos desarrollos habitacionales que el mismo proyecto no especifica dónde se ubicarían, si es en la zona federal o en terrenos cercanos al nuevo aeropuerto; lo anterior tendrá un impacto aún no valorado en términos urbanos y locales.*

6.- Situación previa y posterior del municipio ante la ejecución del proyecto

- 5 En entrevista en enero de 2017, el entonces Director de Catastro Municipal y ex Director de Desarrollo Urbano Ing. Alfredo Ramírez López manifestó que era una petición que ya existía y había sido solventada y otorgada cuando fue Director de Desarrollo Urbano en el año 2016.
- 6 En el año 2016 inicio la elaboración del Plan de Desarrollo Urbano de Texcoco, en su nueva versión. Dicho documento aún falta por concluir etapas, como son la consulta en el municipio, los cambios y modificaciones que por Ley exige el ordenamiento territorial en el Estado de México, la aceptación y aprobación por las dependencias del Ejecutivo Estatal, y luego por el Gobernador en turno, además de un cabildeo político que aún está por conocerse. Recuérdese que Texcoco es el único municipio gobernado por el Movimiento de Regeneración Nacional cuyo acrónimo es MORENA, cuando la mayoría en la entidad la gobierna el Partido Revolucionario Institucional (PRI); es decir, es una cuestión de política pura que tiene retos y desafíos la aprobación de un documento legal que sirva al ordenamiento urbano-territorial local y con efecto en lo regional como lo es el Plan de Desarrollo Urbano de Texcoco.

Se tiene que explicar que la primera propuesta del proyecto del aeropuerto se da en el año 2001, cuando lo anuncia el presidente Vicente Fox Quesada (2000-2006), y el entonces gobernador del Estado de México Arturo Montiel Rojas (1999-2005) en ese periodo de la historia existe movimiento social contrario por el asunto del aeropuerto en la región Texcoco y específicamente en los municipios de Atenco y Texcoco, mismos que presentan vecindad con el nuevo aeropuerto. El movimiento social lo encabezó del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) mismo que se ubica en el municipio de Atenco.

El gobierno local de Texcoco fue otro de los actores que estuvo en contra de la construcción de un aeropuerto en su territorio; centró su argumento en la disposición constitucional que señala el artículo 115 y el cuestionamiento a los argumentos de los estudios ambientales; también crítico el modelo de desarrollo propuesto por el gobierno federal, ya que éste no coincidía con los planes y programas municipales; además de que no fueron escuchados los planteamientos de los habitantes de la zona (Moreno, 2008:18).

En más de una década la situación del aeropuerto no fue bien recibida, debido a la indebida propuesta de precio de sus tierras por parte del gobierno federal, que fueron las mismas instituciones que en más de diez años gestionaron dicho proyecto tanto en Texcoco, como en Atenco. Se conoció en el año 2001 que el ofrecimiento a grupos ejidales afectados que otorgaría el gobierno federal sería de 7 pesos promedio por metro cuadrado de tierra ejidal; en el 2014-2017 se conoce que sus parcelas se vendieron entre 75 y 200 pesos por metro cuadrado de hectárea ejidal, por eso la situación en gran medida cambió, la parte económica fue fundamental para el cambio de decisión y la respectiva venta de parcelas en Texcoco, aunque parte de los ejidos de Tocuila en Texcoco aún no se venden y persiste conflicto social por el asunto de la tierra y el proyecto del aeropuerto, es un área afectada que se ubica de manera cercana a la barda perimetral del nuevo aeropuerto.

En investigación de Moreno (2014) explica en una parte de entrevista a funcionario local de Atenco, lo relativo a la venta de tierras para lo del aeropuerto y lo de CONAGUA:

Pregunta: ¿Algunos predios ya se vendieron a la Comisión Nacional del Agua (Conagua) por lo del proyecto ecológico?

Respuesta: Esto fue un convenio de los ejidatarios de Santa Isabel Ixtapa y de Nexquipayac; una parte ya se vendió, pero ahora ya no se vendió a 7 pesos, sino a 157 pesos metro cuadrado de ejido. Casi se dieron 4 millones 700 mil pesos por ejidatario, tres hectáreas de cada ejidatario son en total aproximadamente 1,400 hectáreas para el proyecto del Lago, de los humedales; ése fue el convenio a que llegaron los ejidatarios con Conagua. Está pendiente una parte de Acuexcomac, de Atenco y la Madero que la gente va a vender...le voy a dar una explicación, en el pueblo de Nexquipayac 17 ejidatarios no quisieron vender porque son el FPDT (Moreno, 2014:572).

El 1º de septiembre de 2014 Enrique Peña Nieto anunció la construcción de un megaproyecto de infraestructura transexenal denominado Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM). Preciso que la obra se llevaría a cabo en un polígono perteneciente a la Federación, ubicado en el ex vaso del Lago de Texcoco, y que no se afectarían tierras ejidales de las poblaciones ubicadas en los municipios de

Atenco y Texcoco, como hicieran los decretos expropiatorios emitidos por Vicente Fox en 2001. El 20 de septiembre de 2014 el ex vaso del Lago de Texcoco pasó de la custodia de la Comisión Nacional del Agua (Conagua) –cuyo resguardo tenía como finalidad la regulación hidráulica y ecológica– a la de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). La cesión se hizo pensando en la edificación del megaproyecto aeroportuario y otros planes alternos de desarrollo inmobiliario (Lagunes, 2016).

¿Qué ha cambiado en Texcoco con el megaproyecto urbano del NAICM en Texcoco? En estos dos últimos años (junio 2015-junio 2017), hay tres elementos:

1. Mayor movilidad, tráfico y contaminación auditiva, visual y polución derivado de los más de 1,837 vehículos de transporte con materiales de construcción que de manera cotidiana entran y salen de la zona del aeropuerto, pero que tienen efecto en las carreteras y comunidades cercanas al mismo (Fernández, 2016).
2. La modificación de su territorio, lo que era parte del ex Lago de Texcoco y considerada una zona de reserva, ahora es una zona urbana, donde se construye el NAICM. Investigadores del Colegio de Postgraduados (Ortiz y Sánchez) consideran que otras de las características ambientales de Texcoco es el *Sistema Terrestre del Lago de Texcoco* que cuenta con las siguientes condiciones: 8,185 hectáreas del ex Lago de Texcoco y que pertenecen al municipio de Texcoco, tiene una geología formada de sedimentos lacustres, y con una forma de planicie lacustre, con tipo de suelos salinos sódicos con texturas finas; su hidrología es zona de veda, con área de inundación; dentro del área se encuentra el lago artificial llamado “Nabor Carrillo”; también presenta una vegetación de pastizal halófilo. Otra de sus características es el uso que se tiene, y es considerado como agricultura de temporal y de riego en su límite este, con una altura de 2,240 a 2,250 msn y no tiene comunidades o población que habite este sistema (Ortiz y Sánchez, 2003). Es preciso señalar que no toda el área de Texcoco se está construyendo; el proyecto del aeropuerto en conjunto abarca más de 4,500 hectáreas y se estima que la construcción del inmueble abarque más de 1,500 hectáreas. Es decir, el impacto será ambiental en primera instancia por la modificación de un uso de suelo, la alteración de ecosistemas y el efecto ambiental y ahora climático, está por conocerse con el tiempo. Con evidencia documental, visual, es la modificación de una parte del territorio de Texcoco, en la llamada “zona federal” donde ahora se construye el aeropuerto más grande de México con características distintas a las establecidas en el Plan de Desarrollo Urbano de Texcoco vigente desde el año 2004.
3. La investigación desarrollada en este artículo muestra la tendencia que existe en la especulación de la tierra en Texcoco, de manera particular en los predios cercanos al NAICM, la propiedad privada es mejor cotizada que los ejidos y en términos generales los terrenos, casas, departamentos han presentado aumentos en estos dos años, se estima aumento entre 10% y 30%; además, por primera ocasión en la cabecera municipal existe vivienda de alto impacto con la construcción de compañías constructoras como ARA que construyen el conjunto habitacional “San

Javier” con 970 viviendas que se ubica de manera cercana a la Alameda de Texcoco. También cada día existe presión urbana con nuevos asentamientos irregulares por la organización política llamada Antorcha Campesina, mismos que se ubican en lo que fueron ranchos ganaderos y agrícolas, al sur del municipio.⁷

7.-Resultados

Los resultados obtenidos corresponden a la investigación de campo realizada en el año 2016, misma que se realizó de acuerdo a los criterios especificados en la metodología de investigación. Los pueblos, barrios y colonias seleccionados se dieron a partir de la muestra no probabilística, misma que está explicada en el apartado de metodología.

Las colonias, barrios, pueblos representan 10 comunidades seleccionadas a partir de una muestra no probabilística, también conocidas como no dirigidas y suponen un procedimiento de selección informal; su valor reside en estudiar un grupo o comunidad, en donde no es posible calcular un margen de error. Tienen en común estar de manera cercana al NAICM, tanto en la cabecera municipal, como en los pueblos y barrios seleccionados.

Cuadro 1 Colonias, barrios y pueblos seleccionados

San Felipe	Barrio de San Pablo
San Miguel Tocuila	Texcoco, Centro
San Andrés Rivapalacio	Colonia San Lorenzo
Santa Cruz de Abajo	Fracc. Las Vegas
Colonia Nezahualcóyotl	Colonia Guadalupe Victoria

Fuente: Elaboración propia con trabajo de campo realizado entre octubre-noviembre 2015 y junio-julio 2016.

Las comunidades fueron seleccionadas a partir de criterios específicos, como la cercanía al aeropuerto, a la ciudad de Texcoco y sus colonias y barrios que de manera física se encontraran más cercanos, tal es el caso de los pueblos de la llamada costa chica, en alusión a lo que fuera en el pasado las orillas del ex Lago de Texcoco y que en el inicio del siglo XX existió como parte de lo que fue. Dichas comunidades estarán a menos de 4 kilómetros del acceso al NAICM, tal es caso de San Felipe, Tocuila y los asentamientos del

7 Ejemplos son los ranchos Pimiango, en la comunidad de Santiago Cuautlalpan, que pasó a ser asentamiento irregular Antorchista y en 2016 dicha organización la ha llamado “Humberto Vidal”. Otro ejemplo es lo que fue el rancho Santa Marta, ubicado en la misma comunidad de Cuautlalpan y colinda con el Fraccionamiento El Tejocote y el municipio de Chimalhuacán, al sur del municipio de Texcoco. Antorcha es una organización política que preside demandas sociales de sectores populares. Se vincula como parte de la estructura territorial del PRI y tiene injerencia y participa en la política electoral en ciertas regiones del Estado de México y del país. El municipio de Chimalhuacán, vecino de Texcoco, es uno de sus bastiones más importantes en la región oriente del Estado de México. Consultar su página <http://www.antorchacampesina.org.mx/>.

grupo político Antorcha⁸; también se ubica la Colonia Guadalupe Victoria, sita en lo que fue la rivera del Lago de Texcoco.

Considerar la opinión de las personas que se ubican de manera cercana al proyecto ayuda a dar indicios de la opinión de lo urbano en el contexto del efecto del NAICM. El siguiente cuadro muestra las preguntas generadas en el proceso de investigación.

Cuadro 2.- Preguntas generadas para lo urbano, y el aeropuerto.

¿Cuál es principal problema urbano donde habita?

¿Los precios de las casas y terrenos se modificarán por el aeropuerto?

En lo urbano ¿qué considera que cambiará por el Nuevo Aeropuerto?

¿Cuáles son los principales problemas urbanos a futuro por la instalación del NAICM?

¿Qué opinión tiene del NAICM que se construya en Texcoco?

Fuente: Elaboración propia con información elaborada a partir de las encuestas aplicadas en los meses de agosto y septiembre del año 2016.

¿Por qué se utilizaron estas preguntas en lo urbano y lo local?

La argumentación se basa en información generada por la misma población y no tan solo a partir de referentes oficiales ya publicados, sino que permite inferir conocimiento de las comunidades que serán las que de manera inmediata empiecen a sentir los cambios en el uso del suelo, la presión por la especulación de la propiedad y los cambios ya observables en el territorio municipal, en la parte cercana al polígono del aeropuerto internacional.

También permite contar con representatividad de información, ya que se convierte en indicadores urbano y social, pues muestra los cambios generados en un tiempo, y un proceso urbano que impacta en el ámbito local y regional. Asimismo, contribuye a señalar los cambios que en prospectiva se espera existan en el ámbito local y regional, toda vez que pueden ser cuantificables y calificables en un corto y mediano plazo. También estas preguntas permiten conocer información para poder evaluar si se están cumpliendo las metas y objetivos planteados en el proyecto aeroportuario, o en su caso, las modificaciones en el transcurso del tiempo son observadas.

Las preguntas generadas permiten conocer cómo se está desarrollando el avance del proyecto aeroportuario, permite ir ubicando la nueva configuración socioterritorial,

8 Antorcha es una organización política que parte de la estructura territorial del Partido Revolucionario Institucional (PRI), partido que gobierna en el Estado de México hace más de 80 años. En su discurso político promueve servicios para la gente pobre, y en el oriente del Estado de México tiene presencia tanto en Texcoco como en otros municipios vecinos; tal es el caso de Chimalhuacán, donde dicha organización gobierna a través del PRI. Dicho organismo ha tenido el apoyo del gobierno Federal, Estatal y de municipios que se identifican con dicha organización. Para más información de dicho organismo, visitar página web en <http://www.antorhacampesina.org.mx/>

geográfica del municipio de Texcoco y los cambios en lo social, lo económico y ambiental que generará el NAICM. También ayuda a identificar las modificaciones en las políticas públicas en el orden local, con efecto en lo regional, metropolitano y ahora en la megalópolis del centro del país y la más grande de Latinoamérica.

Por ello, lo que hagamos en el territorio repercute sensiblemente en el desarrollo de una sociedad. La superestructura social -es decir, la economía, la política, la cultura e incluso la ideología- es determinante en los territorios, porque en esas instancias se decide qué recursos explotar, dónde localizar las infraestructuras, los asentamientos, etcétera, (Iracheta, 2012:130).

Las respuestas generadas en la investigación de campo permitieron conocer de mejor manera la situación urbana en el municipio y, a su vez, expresa cualidades o significado que permite comprender la opinión de los pobladores.

La primera pregunta seleccionada fue ¿Cuál es el principal problema urbano donde habita? El 47% manifestó que son las vialidades; es decir, 141 propietarios de inmuebles manifestaron que las vialidades es un problema urbano que hay que atender. Luego el 35%, o sea, 105 encuestados, manifestaron que existen diversos problemas urbanos como la pavimentación de calles y avenidas, la seguridad peatonal, el drenaje, las banquetas, y el problema de los camiones de carga que transportan materiales de construcción a la zona del aeropuerto y que transitan por distintas comunidades del municipio, además del problema del transporte público, los servicios y el uso de suelo ejidal. También los encuestados manifestaron que la vivienda y su régimen (ejidal) es otra consideración urbana, lo que representó el 18% de un total de entrevistas, la vivienda sigue siendo una asignatura pendiente en varios municipios del Estado de México y del país. En el caso del uso de suelo ejidal se refiere específicamente a las comunidades de Tocuila, San Felipe y Guadalupe Victoria, ubicadas a no más de cinco kilómetros del nuevo aeropuerto. La siguiente gráfica ilustra la pregunta anterior.

Gráfica 2.- ¿Cuál es el principal problema urbano donde habita?

¿ CUAL ES EL PRINCIPAL PROBLEMA URBANO DONDE HABITA?



Fuente: Elaboración propia, con información de campo generada en el segundo semestre del 2015 y primer semestre del año 2016.

Es de mencionar que ahora con la construcción del NAICM en Texcoco, existe preocupación por las vialidades y el nivel de congestión que surgirá, aún se desconoce si se construirán nuevas calles y avenidas en Texcoco; se parte del supuesto que la condición urbana será afectada y modificada. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tiene contemplada nueva vialidad para el acceso al aeropuerto, en gran medida en el polígono aeroportuario y a la conexión con la ciudad de México. Se tiene contemplada una serie de vialidades para el 2018 y otras a concluir en 2020. 1).-Nueva autopista Pirámides- Texcoco, que se encuentra en curso , 2).- Ampliación de la autopista Peñón- Texcoco (vía express), 3).- Acceso 602 y Av. 508 del Boulevard Aeropuerto.

Para el 2020 se tiene contemplado: 1).- Sonora-ASA. AV. 508, 2).- Mejora del Boulevard. Puerto Aéreo, 2).-Vialidad de Conexión de Plaza de las Américas (Ecatepec), 3).-Entronque sur NAICM a Hangares, 4).-Segundo piso periférico oriente-ampliación periférico oriente, 5).-Entronque CEM Poniente, 6).- Modernización del CEM-Suroriente, 7).- Ampliación del CEM Oriente, 8).- Entronque CEM-Carga NAICM, 9).- Ramal CEM-Entrada norte NAICM (Incluye entronque), 10).- Autopista Naucalpan-Ecatepec, 11).- Distribuidor (periférico- Texcoco), 12).- Vaqueritos-Muyuguarda-Zaragoza, Entronque Sur a Terminal Principal, 13).- Siervo de la Nación (Gran Canal). Lo anterior está publicado en el *Proyecto de Vialidades para la conectividad del NAICM año 2018 y 2020* de la Subsecretaría de Infraestructura/Dirección General de Servicios Técnicos/Dirección de Vialidad y Proyectos de la SCT (SCT, 2015).

Llama la atención la nula consideración en vialidades para el municipio de Texcoco en el contexto del proyecto del NAICM. No contempla mejora del principal acceso de la Ciudad de Texcoco a la Ciudad de México, vía Lago o carretera de cuota Peñón- Texcoco, no se ha considerado ruta de tren, metro o nuevas vialidades para el municipio; la mayor inversión en vialidades se centra del actual aeropuerto (Benito Juárez) al NAICM, y en el municipio de Ecatepec, luego en el polígono del nuevo aeropuerto en la llamada zona federal, bajo resguardo de la CONAGUA en territorio texcocano. La superficie de Texcoco no ha sido

modificada y la llamada zona federal, donde se ubicará el nuevo aeropuerto, es considerada dentro de la extensión territorial del municipio de Texcoco que comprende 418.69 km²; la superficie total incluye suelo habitacional, reserva para crecimiento urbano, suelo para uso industrial, área comercial y de servicios, áreas verdes, baldíos, etc. (INAFED, 2016). Ahora habría que agregar el espacio territorial que ocupará el nuevo aeropuerto y que, según información oficial, comprende una superficie de 4,430 hectáreas que tendrá en su primera etapa tres pistas múltiples simultáneas y en su máximo desarrollo seis pistas de operación triple simultánea. También se ha considerado una terminal en su fase inicial y dos terminales y dos satélites en su máximo desarrollo (SCT; 2016).

Es de señalar que el NAICM en Texcoco tiene un impacto poco valorado por sus pobladores, se conoce del aumento de precios en vivienda, en terrenos cercanos al nuevo aeropuerto, de la ampliación y mejora de los accesos del aeropuerto por la vía terrestre, particularmente la carretera de cuota que se paga de este a oeste en el trayecto de la Caseta Texcoco-Peñón y viceversa, que será la principal carretera de acceso al megaproyecto urbano más importante de México. Falta conocer los beneficios tangibles para los texcocanos; lo que se observa es adecuación de carreteras y construcción de nuevas para el acceso del aeropuerto. Al Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México y a la SCT les interesan estos accesos, y si están mal diseñados ninguna autoridad intervenga; no se toma en cuenta al gobierno local como instancia primera que debería conocer detalladamente los posibles efectos en lo urbano y lo local. Ejemplo es el circuito exterior mexiquense, con diseño y construcción cuestionable; los accesos son pésimos, peligrosos, costosos y las empresas que lo realizaron son seriamente cuestionadas como la empresa OHL, criticada por su opacidad y ejemplo de mal servicio que brinda.

La siguiente pregunta se refirió a *si los precios de las casas y terrenos* presentarán modificación por el inicio de la construcción del aeropuerto y la instalación del megaproyecto urbano. El 82%; es decir, 246 de los encuestados considera que sí habrá cambios importantes en el valor de sus tierras, viviendas e inmuebles. El valor de la propiedad privada, ejidal o comunal seguramente será otra a partir de la cercanía que adquiere la construcción del más grande proyecto urbano que ha existido en México en las últimas cuatro décadas en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Gráfica 3.- ¿Los precios de las casas y terrenos se modificarán por el aeropuerto?

CONSIDERA QUE LOS PRECIOS DE LAS CASAS O TERRENOS EN TEXCOCO HAN PRESENTADO AUMENTO DE PRECIO POR EL NUEVO AEROPUERTO



Fuente: Elaboración propia, con información de campo generada en el segundo semestre del 2015 y primer semestre del año 2016.

La segunda respuesta fue del 8%; es decir, 24 encuestados consideraron que no tendrá efecto alguno en el aumento de sus propiedades por el NAICM en Texcoco, luego el 10%, es decir 30 encuestados consideró que por el momento esto no tendrá efecto por el nuevo aeropuerto, sino depende de otras variables como el lugar de la propiedad, si es una zona rural, ejidal o cercana al aeropuerto o a la ciudad misma de Texcoco, también los servicios con que cuenta dicha propiedad.

La construcción, instalación y operación del NAICM en Texcoco será la obra más importante del sexenio (2012-2018) del gobierno federal y seguramente de varios sexenios por la inversión programada y tardará años (más de seis) para consolidar una obra de esta magnitud. Se estima que esta obra concluirá sus distintas etapas en el siguiente sexenio del gobierno federal (2018-2024).

Los grandes proyectos urbanos y la planificación estratégica han sido clave fundamental para comprender el proceso de transformación que han experimentado la ciudad y su área metropolitana. El Museo Guggenheim, el Palacio Euskalduna, el nuevo aeropuerto, la red del Metro, junto con otros emprendimientos urbanísticos, son ya hitos de la historia reciente. La presencia de varias de las grandes firmas de la arquitectura mundial y, de nuevo, el desarrollo de muchas de las tipologías de intervención antes citadas (la renovación de las áreas portuarias e industriales en declive, la regeneración del frente acuático, la construcción de nuevas infraestructuras de transporte o la rehabilitación de áreas urbanas centrales) confluyen en una misma ciudad (Díaz, 2009: 2004).

La tercera pregunta seleccionada en lo urbano ¿Qué va a cambiar por el NAICM? Fue una pregunta abierta y las respuestas fueron diversas; se enlistaron las principales respuestas y fueron las siguientes: a) las vialidades, luego b) la traza urbana del municipio y de la ciudad, c) la población, existirá mayor número de pobladores.

La siguiente pregunta se refiere a ¿Cuáles son los principales problemas urbanos a futuro por la instalación del NAICM? La respuesta estuvo en torno a tres repuestas, el 68% consideró que existirá mayor contaminación, luego existirá sobrepoblación o mayor aumento de habitantes en los próximos años. En un porcentaje menor 19% considera que existirán menos áreas verdes; sin embargo el resto considera problemáticas diversas como menor disposición de agua, mayor delincuencia, congestión de vialidades. Es de señalar que el 100% de los entrevistados consideró que en lo urbano se asocia a problemas de contaminación en sus diversas manifestaciones (ruido, polución) y más habitantes que llegarán al municipio, y que el mismo territorio no está en condiciones de más problemas urbanos como los que existen.

La última pregunta se asocia ¿Qué opinión se tiene del NAICM en Texcoco? Aquí la respuesta estuvo considerada a favor el 42%; es decir, 126 pobladores y dueños de propiedad consideran a favor, luego el 30% manifestó estar en contra; es decir, 90 entrevistados, luego el 28%, es decir, 84 ciudadanos expresaron no estar ni a favor, ni en contra del citado proyecto aeroportuario.

Las anteriores respuestas se ubican en el contexto urbano de la metrópoli más grande de México y de la megalópolis más grande de Latinoamérica, de la calidad de vida de los habitantes del municipio, del impacto de la urbanización y de sus distintos procesos, del modelo de urbanización en el municipio y de la posible saturación de un nuevo centro urbano, son temas que presentan relación inmediata con el sistema de vialidad de ciudades medias, del impacto ambiental que tendrán los megaproyectos urbanos en una localidad de la periferia de la Ciudad, así como los medios de transporte y las actividades económicas en el espacio metropolitano de la gran urbe.

Enrique Cabrero (2012) considera que los gobiernos locales ocupan hoy más que nunca una posición preponderante como motores de desarrollo y bienestar. Para que un país pueda ser más competitivo, crecer económicamente y desplegar políticas de bienestar social en la población, es necesario contar con gobiernos locales fuertes que tengan la capacidad de poner en práctica instrumentos eficaces y eficientes de gestión, con los que satisfaga de la mejor manera las crecientes demandas de la ciudadanía (Cabrero, 2012:27).

Dentro de los resultados obtenidos se considera la opinión de actores políticos y académicos concedores del tema, tal es el caso del Diputado Constituyente de la Ciudad de México, Alejandro Encinas Rodríguez⁹, senador por el Estado de México hasta mediados

9 Alejandro Encinas Rodríguez es un político con trayectoria de más de 30 años; ha sido miembro en tres ocasiones de la Cámara de Diputados, en los periodos de la LIII Legislatura (1985-1988) y LV Legislatura (1991-1994); en esta última fue presidente de la Comisión de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, que elaboró la nueva *Ley General de Asentamientos Humanos* que fue aprobada por unanimidad en 1993. También fue diputado en la legislatura LXI (2009-2012) en todas por el Partido de la Revolución Democrática (PRD). Fue Secretario de Medio Ambiente en el año 2000 del Distrito Federal, hoy ciudad de México, luego secretario de Desarrollo Económico, Subsecretario y Secretario de Gobierno en el Distrito Federal en el periodo de Andrés Manuel López Obrador, conocido con el Acrónimo de AMLO, candidato de la izquierda a la presidencia de la república en 2006 y 2012. En 2005 fue designado en sustitución de AMLO Jefe de Gobierno de la Ciudad de México. En el año 2011 fue candidato a gobernador por el Estado de México, misma que perdió con el priista

del 2016. La siguiente es una síntesis de la entrevista realizada en mayo de 2016 en la Universidad Nacional Autónoma de México10.

Pregunta: ¿Cuál es el impacto urbano del NAICM?

Respuesta: Yo creo que uno de los grandes errores en el desarrollo del país es establecer el aeropuerto en el último reducto de lo que fue la zona lacustre del Lago de Texcoco, que cumple un papel de regulación de temperatura y de humedad para combatir una gran isla de calor, que va a alterar, no solo el clima, sino todo el desarrollo de una región que ya se encuentra saturada, que está sobrecargada sobre el medio ambiente, va a traer gravísimas consecuencias. Primero va a detonar un mayor crecimiento poblacional en la región centro del país que va a tener a tener más de la tercera parte de la población para el año 2025; segundo, va a tener graves consecuencias en toda afectación de la flora y de la fauna, y económica porque es dilapidar una gran cantidad de recursos públicos que se invirtieron en los aeropuertos de Puebla, de Querétaro, de Cuernavaca, de Toluca y del aeropuerto de la ciudad de México... yo creo que por donde le veamos es un error que va a tener graves consecuencias en el desarrollo urbano y mayores desequilibrios regionales.

Pregunta: ¿Tiene efecto político desde tu percepción a largo plazo?

Respuesta: Yo creo que lo tendrá, evidentemente va a replantearse un fenómeno de gentrificación, va a haber desplazamientos de pueblos y de las comunidades originarias, va a haber arribo de otro tipo de habitantes, se va a trastocar todo lo que es la forma de vida comunitaria y en los pueblos de esta región y tendrá implicaciones políticas por supuesto, habrá que ir a pelear cada quien por su electorado, pero sí va a haber un cambio en las relaciones políticas; a mí me hubiera gustado que el municipio fuera mucho más activo, y el ayuntamiento de Texcoco estuviera en contra de este proyecto.

En otra entrevista realizada al Dr. Alfonso Iracheta Xenecorta, especialista del tema urbano-ambiental, comentó acerca del aeropuerto en Texcoco, y lo siguiente es parte de la entrevista realizada el 27 de mayo de 201611.

Pregunta: ¿Qué opinión tiene del Nuevo Aeropuerto en Texcoco en lo urbano y lo local?

.....
Eruviel Ávila. Del 1 de septiembre del 2012 fue senador por el Estado de México de la primera minoría, y en el 2016 fue electo diputado constituyente en la Ciudad de México. Es Licenciado en Economía por la UNAM. En www.alejandroencinas.com.mx/ y https://es.wikipedia.org/wiki/Alejandro_Encinas_Rodríguez. Consultado el 4 de Enero de 2016.

- 10 Entrevista realizada el 25 de mayo de 2016 en el Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM en el marco del Seminario Nacional de la Planeación del Desarrollo Urbano y Regional en México. A Cuatro Décadas de la Ley General de Asentamientos Humanos. Ciudad de México 2016.
- 11 La entrevista se llevó a cabo al finalizar la exposición del Doctor Iracheta en la Cámara de Diputados, en específico en el Edificio "G" conocido como Cristales, en el marco del último día del Seminario Nacional de la Planeación del Desarrollo Urbano y Regional en México, a cuatro décadas de la Ley General de Asentamientos Humanos, el 25 de mayo de 2016, en la Ciudad de México. El Doctor Iracheta es un especialista de los temas urbanos y ambientales desde hace más de tres décadas y su trayectoria es internacional y documentada sus diversas investigaciones en el tema referido.

Respuesta: Es un debate que me parece va a tener consecuencias los próximos años... el tema central era discutir con las alternativas de la movilidad aeroportuaria y de la contradicción de haber creado un sistema regional aeroportuario de los miles de millones de pesos a los aeropuertos de Puebla, Toluca, por todos lados hay aeropuertos. Finalmente serán obsoletos ante un hiperaeropuerto, que va a concentrar todos los movimientos del centro del país. Está más lejos del centroide de los que viajan, que se encuentran al poniente y sur de la ciudad; hay que cruzar toda la ciudad para llegar al nuevo aeropuerto. Se ubica en un lugar donde afecta la recarga del agua del Valle de México, por tanto los costos son muy elevados; me preocupa que se tomen decisiones de esta naturaleza sin que haya verdadera visión de la región megapolitana que podría haberse resuelto de otra manera.

6.- Conclusión

Aún está por conocerse el impacto urbano del megaproyecto del aeropuerto en el municipio de Texcoco y en la región, así como en la zona metropolitana de la Ciudad de México. Los megaproyectos urbanos de esta magnitud en el ámbito local tienen siempre efectos escasamente valorados, donde lo urbano, lo ambiental y lo local son tríadas que están vinculadas en el tipo de desarrollo de un territorio local, pues en este caso el megaproyecto urbano se asocia más al efecto región-metrópoli, ubicándolo como estratégico, siendo la parte económica la más visible en estos proyectos, los supuestos beneficios en el contexto de la globalización se asocian a lo urbano, a la construcción al efecto arquitectónico, de movilidad de personas y mercancías, de nuevas infraestructuras para la competitividad y el desarrollo de una nación. Sin embargo, en el ámbito local los efectos ambientales por el cambio de uso de suelo, de utilizar una zona de reserva federal para cuidar y mejorar los ecosistemas, la deforestación, la erosión, son realidades que afectan la parte cultural, histórica, toda vez que el ex Lago de Texcoco es y ha sido referente urbano y ambiental de la ciudad más importante de Mesoamérica en la historia.

Otro punto que deriva en la propuesta difundida en los años 2014-2016 por medios nacionales e internacionales del proyecto del NAICM, es la escasa participación de los ciudadanos en el tema de dicha megaobra urbana, la más importante de las últimas cuatro décadas en México. Ni los habitantes de Texcoco, ni los de la región han sido considerados para opinar o decidir el resultado del mismo. Sin embargo, el estudio realizado en este trabajo muestra tres cosas que llaman la atención en lo urbano en el ámbito local, pero que indudablemente se asocia a lo regional, metropolitano y megapolitano. Primero, que en la opinión de los pobladores de Texcoco el principal problema urbano es la movilidad, vinculado al transporte, lo cual ahora tiene un significado asociado al aeropuerto. La SCT del gobierno federal tiene contemplado la realización de nuevas vialidades para el acceso al aeropuerto, pero ninguna para el municipio Texcoco. No existe una propuesta articulada de vialidades para el municipio y la región que es parte de la megalópolis del centro del país y de la zona metropolitana más importante del país. Es una zona donde existirá un núcleo importante de habitantes, hacia el norte del polígono del aeropuerto se ubica el municipio más poblado del país y de los más inseguros (Ecatepec), que tiene más de 1,6 millones de habitantes, hacia el sur se ubican dos municipios con gran densidad

poblacional como lo es Nezahualcóyotl y Chimalhuacán, que en conjunto tienen más de 1,7 millones de pobladores; es decir, existen más de 3,3 millones habitantes en tan solo tres municipios cercanos al nuevo aeropuerto; además, Texcoco tiene más de 245 mil habitantes, lo cual lleva a planificar nuevas vialidades, vías primarias, secundarias, terminales de autobuses, de trenes, etcétera, y el tema de movilidad, comunicaciones y transportes se torna importante en la gestión y planificación del mismo en el ámbito también regional.

Luego tenemos el tema de la especulación de la tierra. Existe la certeza que con la llegada del nuevo aeropuerto Texcoco será uno de los municipios que resentirá el valor de las propiedades, las casas y terrenos, las encuestas realizadas muestran que las propiedades subirán de manera importante su valor, los poseedores de la tierra que se encuentran de manera cercana al polígono del aeropuerto consideran que su valor se modificará; la propiedad privada es la que presenta mayor demanda. Los ejidos de Tocuila, y San Felipe y Santa Cruz de Abajo ubicados de manera cercana al NAICM resienten la presión por vender, y existe ofrecimiento por particulares y por parte del gobierno federal para así ampliar la zona federal del ex Lago de Texcoco, donde existen proyectos hidrológicos de la CONAGUA. Aquí toma relevancia lo establecido en el artículo 26 y el 115 de la Constitución, así como lo que establece la Ley General de Asentamientos Humanos, donde cada entidad y cada municipio tiene facultades para establecer un adecuado desarrollo urbano y ordenar el territorio en su ámbito de competencia. Ahora a la idea de planificar el territorio local se asocia una estructura más amplia, pues Texcoco es parte de un sistema de ciudad, de metrópoli y de megalópolis. La relación intergubernamental de los tres órdenes de gobierno es indispensable para una coordinación del tema urbano, ya que el aeropuerto se relaciona con actividades del desarrollo urbano, de lo local y regional, de metrópoli y coordinación de gobiernos metropolitanos; el complejo fenómeno urbano tiene un efecto inmediato en la tierra y en sus poseedores en el municipio y en la región.

La investigación desarrollada muestra el nivel de aceptación del NAICM en Texcoco, la mayoría de los encuestados considera como una buena opción la idea de que se instale en territorio texcocano, en el terreno del ex Lago de Texcoco, ocupado por un organismo del gobierno federal como lo es la CONAGUA, pero que interviene en modificación y construcción la SCT y un organismo de participación mayoritaria del estatal público y privado llamado "Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, S.A de C.V.", que es quien toma las directrices en torno al mismo. La investigación muestra que existe aceptación en mayoría al citado proyecto, a pesar que en el 2001 y 2002 existió importante controversia por el citado proyecto; en su momento la opinión de sus pobladores fue contraria al citado proyecto, y el gobierno local tuvo un posicionamiento contrario al citado aeropuerto. Es preciso señalar que es opinión de los pobladores no necesariamente refleja el impacto urbano y local en la ejecución del citado proyecto urbano; sin embargo es opinión de pobladores que se ubican de manera física cercana al megaproyecto urbano más importante de México en lo que va del siglo XXI.

Ahora los tiempos son diferentes y la opinión recabada en este trabajo muestra una tendencia favorable. En otra de las preguntas realizadas se muestra la preocupación por

problemas como la contaminación (auditiva, visual, aire) que se generará por el aeropuerto, además de la modificación de la traza urbana, el posible aumento de pobladores que seguramente llegarán al municipio, además de problemas que ya se experimentan como escasez de agua, y problemas urbanos que experimentan las ciudades y municipios sin la adecuada planificación de actividades y procesos productivos.

Toma relevancia el municipio de Texcoco en el ámbito local pues es parte de la integración con la Zona Metropolitana y megapolitana más importante del país. El tema de competitividad, del desarrollo económico y de sus posibles beneficios son consideraciones en el NAICM, pero también existen contradicciones del supuesto beneficio y desarrollo en lo local y lo regional, además de las nuevas relaciones que existirán en los distintos órdenes de gobierno federal, estatal y municipal en el ámbito de sus competencias por la megaobra urbana, aún está por conocerse. El trabajo desarrollado permite inferir y conocer si estos proyectos están asociados al bienestar y el progreso de las mayorías, y lo que se espera en el ámbito local del mismo a partir de las preguntas y respuestas expresadas en el presente trabajo. Texcoco en lo urbano, en lo local y regional deriva de una nueva integración socioterritorial, urbana, económica, política, ambiental y cultural con la Ciudad de México, pues ahora con el aeropuerto más importante del país y de Latinoamérica, se ubicará en territorio texcocano, en otra entidad que es el Estado de México y ya no la ciudad de México.

El NAICM también es un negocio de particulares en gran medida, donde el interés es económico, de poderosos grupos empresariales, de gobiernos como el federal y estatal, que este último fue y ha sido opaco en manifestar una posición al respecto. Indudablemente es un megaproyecto para la discusión y debate y aún están por conocerse los beneficios o perjuicios de estas grandes obras en un México, que inicia nuevos tiempos con serias críticas al desarrollo, a las marcadas desigualdades locales, regionales, metropolitanas, y disparidades en las infraestructuras en el ámbito local y urbano que contradicen la soberanía, el federalismo y la democracia de la nación.

Referencias bibliográficas

- ALBARRÁN, M. y ESCOBAR, G. (2004) **Método de investigación: El conocimiento, la ciencia y el proceso de investigación.** México: Publicaciones cultural.
- AGUILAR, I. (2009) "Desafíos de la política del desarrollo regional de México" en RAMOS, J. y AGUILAR, I. (Coord.) **La gestión del desarrollo local en México. Problemas y Agenda.** México: Miguel Ángel Porrúa/Colegio de la Frontera Norte.
- Antorcha Campesina (2016) documento consultado en Internet el 11/06/2017 en <http://www.antorchacampesina.org.mx/>.
- ASUAD, N. (2012) "Configuración territorial de la economía y políticas regionales y urbanas en México" en CALVA, J.L. (coord.) **Desarrollo Regional y Urbano.** México: Juan Pablos Editores, México.
- BERNAL, C. (2010) **Metodología de la Investigación.** Colombia: Pearson/Hall.

- BUSTAMANTE, C. (2013) “Una revisión del papel del Estado y de las políticas de desarrollo regional y urbano: Lecciones para México” en BUSTAMANTE, C. (Director) **Desarrollo regional en México. Hacia una agenda para su desarrollo económico y social con sustentabilidad**. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- CABRERO, E. (2012) “Prólogo” en GONZALES, G. A. (Coordinador.) **Reflexiones del desarrollo local sostenible**. México: UAM-A/Ediciones EON, México.
- CONNOLLY, P. y CRUZ, S. (2004) “Nuevos y viejos procesos en la periferia de la Ciudad de México” en AGUILAR, A.G. (Coordinador) **Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países**. México: Miguel Ángel Porrúa.
- Cuaderno Estadístico Encuesta Intercensal (2015) documento consultado en Internet el 20/06/2017 en <http://coespo.edomex.gob.mx/sites/coespo.edomex.gob.mx/files/files/cuaderno%20estadistico%202016.pdf>
- EIBENSCHUTZ, R. (2013) “Una estrategia para el futuro de la metrópoli” en RAMÍREZ, V., BLANCA, R., y PRADILLA, C., EMILIO (Comp.) **Antologías. Teorías y Políticas Territoriales**. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco.
- FERNÁNDEZ, E. (4/5/2016) “Exigen compensación por daño en vialidades en Texcoco” **El Universal**. Disponible en <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/edomex/2016/04/5/exigen-compensacion-por-danos-en-vialidades-de-texcoco> Consultado 17/06/2017
- Trayectoria de Alejandro Encinas (2016) documento consultado en Internet el 4/01/2017 en www.alejandroencinas.com.mx/ y en https://es.wikipedia.org/wiki/Alejandro_Encinas_Rodríguez.
- DELGADILLO, J. y TORRES, F. (2007) “Políticas públicas y estrategias de desarrollo regional para México” en CALVA, J.L. (Coord.) **Políticas de desarrollo regional**. México: Miguel Ángel Porrúa/UNAM.
- DÍAZ, F. (2009) “El Impacto de los megaproyectos urbanos en las ciudades españolas. Hacia una agenda de investigación”. **Revista Estudios Demográficos y Urbanos**. Vol. 24 Núm. 1. Colegio de México, México, pp. 204.
- Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México SCT (2016) documento consultado en Internet el 26/09/2016 en <http://www.aeropuerto.gob.mx/conoce.php>
- HERNÁNDEZ, R. *et al.*, (2007) **Fundamentos de metodología de la Investigación** México: McGraw-Hill/Interamericana de España, México.
- IRACHETA, A. (2012) “Hacia una estrategia territorial para México” en CALVA, J. L. (Coord.) **Desarrollo regional urbano**. México: Juan Pablos Editor.
- Enciclopedia de los municipios y delegaciones de México INAFED (2016) documento consultado en Internet el 11/12/2016 en <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM15mexico/municipios/15099a.html>

- INEGI (2010) **XI Censo de Población y Vivienda**. Aguascalientes, México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- INEGI (2000) **X Censo de Población y Vivienda. México**: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- LAGUNES, R. (01/10/2016) “Nuevo aeropuerto despojo y ecocidio” **La Jornada**. Disponible en <http://www.jornada.unam.mx/2016/10/01/politica/014a1pol> Consultado el 17/06/2017
- MORENO, E. (2014) “Atenco, a diez años del movimiento social por el proyecto del aeropuerto. Análisis sociourbano y político”. En **Estudios Demográficos y Urbanos**. Vol. 29, No 3 (87), 572.
- _____, E. (2008) **Un estudio social, urbano y ambiental de los municipios de Texcoco y Atenco. El caso del proyecto del aeropuerto internacional en el Estado de México**. Toluca, México: IAPEM.
- ORTIZ, C. y SANCHEZ, P. (2003) “Sistemas Terrestres del municipio de Texcoco” **COLPOS**. Disponible en <https://mail.google.com/mail/u/0/#search/planurbanotexcoco%40gmail.com/15656fd452957of3?projector=1>. Consultado el 11/06/2017
- PRADILLA, E. (2009) **Los territorios del Neoliberalismo en América Latina**. México: Miguel Ángel Porrúa/UAM.
- Proyecto de Vialidades para la conectividad del NAICM año 2018 y 2020 SCT (2015) documento consultado en Internet el 25/09/2016 en <https://mail.google.com/mail/u/0/#search/planurbanotexcoco%40gmail.com/156807b8464a8314?projector=1>.
- RAMÍREZ, B. (2007) “Escalas territoriales y agentes diferenciales en la integración de políticas de desarrollo” en **CALVA, J.L.** (Coord.) **Políticas de desarrollo regional**. México: Miguel Ángel Porrúa/UNAM.
- SÁNCHEZ, A. (2013) “Cambios económicos recientes en las regiones medias de México” en BUSTAMANTE, C. (Director) **Desarrollo regional en México. Hacia una agenda para su desarrollo económico y social con sustentabilidad**. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- NAICM será uno de los tres más grandes del mundo y diseñado con una visión a 50 años (2015) documento consultado en Internet el 20/06/2017 en <http://www.gob.mx/set/prensa/naicm-sera-uno-de-los-tres-mas-grandes-del-mundo-y-disenado-con-una-vision-a-50-anos>
- ¿QUIÉN MANDA AQUÍ? La gobernanza de las ciudades y el territorio en México IMCO (2014) documento consultado en Internet el 8/11/2016 en <http://imco.org.mx/.../indice-de-competitividad-urbana-2014-quien-manda-aquí/PDF>
- 10 puntos clave sobre el nuevo aeropuerto (2015) documento consultado en Internet el 20/06/2017 en <https://www.forbes.com.mx/10-puntos-clave-sobre-el-nuevo-aeropuerto/>



UNIVERSIDAD
DEL ZULIA



espacio
abierto

Cuaderno Venezolano de Sociología

Vol 26, N°3 _____

Esta revista fue editada en formato digital y publicada en septiembre de 2017, por el Fondo Editorial Serbiluz, Universidad del Zulia. Maracaibo-Venezuela

www.luz.edu.ve
www.serbi.luz.edu.ve
produccioncientifica.luz.edu.ve