



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
Unidad Iztapalapa

División de Ciencias Sociales y Humanidades
Departamento de Sociología
Licenciatura en Sociología

***“El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad
de México (NAICM) y su impacto urbano en
Tezoyuca y Chiahutla”***

Tesina que para obtener el título de
Licenciada en Sociología

presenta:

Estrada De La O Madeleyn Ixtlipetzin

Dr. Raúl Romero Ruiz
Asesor



CDMX / INVIERNO / 2018

ÍNDICE

1.- Presentación -----	1
Objeto de estudio	
Antecedentes	
Planteamiento del problema	
Objetivo general	
Objetivos específicos	
Preguntas de investigación	
Justificación	
Metodología	
2.- Marco teórico -----	8
<i>Ordenamiento territorial hispanoamericano</i>	
<i>Ecología humana</i>	
<i>Interacciones en espacio urbano</i>	
3.- Discusión -----	19
4.- Contexto Urbano y el Aeropuerto -----	23
Contexto metropolitano	
Contexto regional	
<i>Aeropuerto en Texcoco</i>	
Antecedentes del proyecto aeroportuario	
Propuesta de aeropuerto en Atenco	
El actual aeropuerto	
Ubicación del NAICM	
El NAICM	
5.- Proceso de urbanización -----	36
Tezoyuca: medio físico	
Chiahutla: medio físico	
CAMBIOS TERRITORIALES Y TEJIDO SOCIAL	
<i>Cambios territoriales</i>	
<i>Recursos naturales</i>	
<i>Cambios socioeconómicos</i>	
<i>Mercado inmobiliario</i>	
<i>Ejido de Tezoyuca</i>	
<i>Demografía</i>	
6.- Conclusión -----	54
7.- Bibliografía -----	60

PRESENTACIÓN

Objeto de estudio

El proceso de urbanización en los municipios de Chiautla y Tezoyuca, a partir del anuncio de la construcción del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México.

Antecedentes

Después de casi 14 años desde su anuncio, en 2015 se ha comenzado a construir el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y según medios oficiales se pretende concluir su primera fase entre 2018 y 2020.

Hacia 2002 durante el sexenio presidencial de Vicente Fox (y la gubernatura de Arturo Montiel en el Estado de México) se decretó la expropiación de más de 5,391 hectáreas de diversos núcleos agrarios de los municipios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán, de los cuales 2,063 hectáreas serían destinadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y sus obras complementarias.¹

Esta situación, provocó el descontento en ese mismo año, de los ejidatarios de San Salvador Atenco, principalmente del Frente Popular en Defensa de la Tierra de San Salvador Atenco (FPDT) y mediante amparos, se echó atrás el primer proyecto aeroportuario.

El primero de septiembre de 2014 se anunció de forma definitiva su construcción, pese a la oposición de pueblos originarios, quienes, mediante artículos científicos y apoyo de la

¹ Diario Oficial de la Federación. Decreto publicado el miércoles 14 de agosto de 2002

sociedad civil, se manifestaron en contra del proyecto por tratarse de un *ecocidio*. Así mismos se denunció la agresión hacia los pobladores por el desalojo de tierras y la violación a los derechos humanos, mientras que el argumento oficial se centra en la necesidad de apertura comercial y desarrollo económico necesario para la productividad del país.

Es una realidad el dinámico impacto urbano que la zona oriente de la Ciudad de México está viviendo pues, desde hace varios años se viene suscitando un fenómeno de conurbación urbana, que ha afectado núcleos agrarios por el paso de carreteras, zonas industriales, gasoductos, mercado inmobiliario (casas ARA, GEO, SADASI), principalmente en municipios como Ixtapaluca, La Paz, Chalco, Chicoloapan, Acolman, Tecámac, entre otros. Con el nuevo aeropuerto, el impacto urbano se orienta hacia el extremo oriente de la Ciudad.

Planteamiento del problema

La construcción de un nuevo aeropuerto traerá consigo la expansión de la mancha urbana hacia los municipios de estudio (Chiautla y Tezoyuca), y a su vez marcará el futuro de la región.

Por lo anterior, es necesario tener en cuenta las condiciones sociodemográficas, socioeconómicas, territoriales y ambientales de los municipios para considerar que estos se encuentran al nivel de una obra urbana tan grande; se pretende exponer el problema, tomando en cuenta la transformación en los modos de vida de los habitantes de dos municipios

aledaños a la obra urbana, ante los cambios suscitados por la intervención del proyecto urbano.

Objetivo general:

- Entender y comprender el proceso de urbanización en la región nororiente de la zona metropolitana, debido al impacto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Objetivos específicos:

- Reconocer y analizar la región impactada antes y después de la intervención del proyecto aeroportuario.
- Comprender y analizar las transformaciones en tres aspectos principales: el tejido social, el socioeconómico, ambiental-territorial.
- Rescatar los cambios en la forma de vida de los sujetos, ante las transformaciones urbanas y su inclusión en estos.

Preguntas de investigación:

- ¿Cómo se ha llevado a cabo el proceso de urbanización, en los municipios de Chiautla y Tezoyuca, a partir del anuncio de la construcción del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México en el 2001?

- ¿Cuáles son los cambios socioeconómicos y demográficos transitados por la región y esto cómo repercute en el tejido social?
- De qué manera se están gestionando los recursos naturales (materiales pétreos) de las comunidades, en relación con la construcción del aeropuerto.
- ¿Cuáles son los tipos de ocupación de suelo y cambios territoriales que se perciben en los municipios?

Justificación de la investigación

Existe una tendencia generalizada en los países de crear ciudades y expandirlas, pues estas se han planteado como:

“...tierra de oportunidades laborales, de ideas y de conocimientos. Es decir, los elementos básicos para el crecimiento económico. De hecho, a nivel mundial, más del 80% de la actividad económica global ya se concentra en ellas...”²

Existen muchas ciudades y metrópolis, que se desarrollan en base a su estructura social e histórica, sin embargo, está comprobado que este crecimiento se da a costa del declive de población rural³.

En el caso de la urbe mexicana, no es la excepción pues la urbanización es masiva y la población en su mayoría vive en ciudades.

² <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2016/11/03/cuatro-maneras-construir-ciudades-futuros>

³ https://elpais.com/diario/2010/04/05/sociedad/1270418405_850215.html

Para fines de esta investigación se trata específicamente la zona centro del país, donde ha suscitado un fenómeno de expansión urbana hacia la zona oriente de la Ciudad de México.

Este fenómeno se está intensificando por la construcción de un nuevo aeropuerto, que ha traído cambios en el uso del espacio y desplazamiento de actividades primarias, así como una transformación del entorno social y cultural en la región.

Desde el anuncio de la construcción de este mega proyecto urbano hacia el año 2001, la orientación de la urbanización hacia esta zona, se ha incrementado considerablemente, ello ha propiciado la aparición de colonias populares que, ante la escasa o nula participación de legislación y mecanismos para el ordenamiento urbano, se encuentran en precarias condiciones y están demandando servicios y equipamientos urbanos, necesarios para incorporarse a la vida urbana, tal es el caso de los ejidos de Tequisistlán, en Tezoyuca. Debido a la vasta extensión de la región impactada por la construcción del NAICM, este estudio se ha focalizado en sólo dos, de los once municipios más impactados por el proyecto urbano, según estudios del Grupo Aeroportuario.

Estos municipios son Chiautla y Tezoyuca los cuales, dada su ubicación geográfica constituyen una fuerte vinculación para los diferentes municipios de esta región, con el municipio de Texcoco y a su vez con la Ciudad de México.

llevaban los habitantes originarios y donde además, se hace evidente la necesidad de implementar mecanismos por parte de los gobiernos municipales para satisfacer las necesidades de servicios públicos, para esta nueva población que ha crecido de manera inesperada.

La decisión para construir un nuevo aeropuerto en la Zona Federal del Lago de Texcoco marcará el futuro de la ciudad y de la metrópoli en general, es por eso por lo que resulta importante tener en cuenta las condiciones sociales, económicas y políticas de esta región, con un análisis que rescate la percepción de los habitantes impactados con los cambios en su comunidad, para considerar si estas condiciones, se encuentra positivamente inmersas y a la altura de una obra urbanística tan grande.

Metodología:

Identifico mi proyecto bajo un enfoque que incluye tanto la comprensión de los elementos de la estructura de dicho fenómeno urbano, así como una interpretación de la forma en que perciben este hecho los habitantes, usando como herramientas:

- La recopilación y revisión de documentación oficial, así como estudios referentes al tema.
- Consulta de diferentes medios de difusión, incluidas prensa nacional y local.
- Consulta y análisis de bases de datos y estadísticas

MARCO TEÓRICO

En esta parte se examinan y extraen los conceptos teóricos que se pueden vincular de mejor manera al tema de investigación.

Se recuperan elementos teóricos y metodológicos basados en los modelos antecesores sobre formaciones urbanas de la Escuela de Chicago, más específicamente del pensamiento Parkiano y la ecología humana.

De esta manera se pretende bosquejar el patrón de crecimiento territorial y de cambio social, por el que se conduce la expansión urbana en la zona metropolitana de la ciudad de México y en el que, la construcción del NAICM forma parte importante.

Para ello se toma en cuenta las migraciones y las formas de ocupación del espacio físico, al interior de dos municipios del extremo nororiente de la ciudad, la coexistencia de nuevas formas de vida urbana en un contexto aún tradicional en esta zona, la resistencia de los sujetos a la integración, la desorganización y movilidad tanto social como territorial y como dichas problemáticas son asimiladas por los sujetos.

Ordenamiento territorial tradicional hispanoamericano

Bajo una visión urbano-europea, la ciudad es vista como una forma natural de comunidad civilizada. Las nuevas ciudades establecidas en América se concentraban en torno a una plaza mayor, junto a importantes edificios y alrededor de estos, las casas; el centro es la zona planeada con servicios urbanos, donde habitan los líderes de la comunidad. Las zonas

periféricas, son las zonas descendientes de las aldeas indígenas que crecían en torno al centro europeo, son los pueblos rurales transportados a los bordes de la ciudad.⁴

Esta es la forma tradicional de la ciudad hispanoamericana colonial, misma que a lo largo del tiempo ha sido modificada y acomodada según las nuevas necesidades sociales, las nuevas formas de movilidad y la densificación de la población -entre otras cosas- destacando para este tema el caso específico de la Ciudad de México.

Es en la zona oriente de esta ciudad, donde las formas de vida rural y urbano se presionan para coexistir.

Esta situación se presenta cada vez más intensamente sobre todo por la ubicación de un mega proyecto urbano que está alterando la, ya de por sí mala estructura urbana.

Ecología Humana.

Para Robert Park influenciado en gran parte de su pensamiento por Simmel, la ciudad es un sistema ecológico alterado por los migrantes que se organizan en zonas naturales o guetos (barrios marginales, donde vive población del mismo origen y condición social) donde existe un orden moral aceptado que les permite interactuar entre los integrantes de ese grupo, y de esta manera sobrevivir en el medio urbano.

Siendo así, la ciudad está dividida en regiones morales o áreas naturales donde se encuentra la presencia de grupos marginales, ahí mismo se llevan a cabo procesos interaccionales que definen espacios de competitividad y posicionamiento donde la lucha por su existencia recae en una lucha por el espacio.

⁴ Muller Montiel, Angela. (2011). Estructura Ecológica de las Ciudades Mexicanas. Revista Mexicana de Sociología, (número 11), pp. 143-161.

En este sentido la Ecología Humana puede definirse como el estudio de la distribución en el espacio de los fenómenos sociales.

La Escuela Ecológica de Chicago se interesó por encontrar una teoría que explicara la expansión metropolitana y que permitiera conocer la morfología urbana en esa ciudad estadounidense:

El fundamento explicativo del modelo ecológico está basado en una “analogía biótica”. La ciudad se reproduce expandiendo su mancha urbana con dos procesos: expansión y sucesión⁵. Cada zona que se expande invade el área colindante o contigua y la domina, esto obliga a la zona invadida a expandirse, pero esta vez fuera de los límites de su periferia y así sucesivamente, ocasionando una organización social y una expansión de la mancha metropolitana compleja (Iracheta:1997).

Para Robert Park la labor del sociólogo es contribuir en la reconstrucción de las relaciones comunitarias. Ayuda a los sujetos del grupo primario a que autorreconozcan el medio cultural y social en el que se desenvuelven. Los sujetos primarios con “conductas desviadas” transformados en ciudadanos generan el equilibrio ecológico dando lugar a una especie de *Simbiosis*⁶ otro concepto tomado de la Ecología.

De esta forma se entiende a la ciudad como un sistema que tiene en su interior cuatro presupuestos ecológicos: competencia, conflicto, acomodo y asimilación.

⁵ Sucesión ecológica: evolución producida en un ecosistema que, por su propia dinámica interna natural sustituye a los organismos que la integran, de tal manera que, con el paso del tiempo y el cambio del ecosistema, éste se va volviendo más complejo, aumentan los tipos de interacciones y la diversidad de organismos.

⁶ La costumbre de vivir juntos, que presentan organismos de diferentes especies dentro de un mismo hábitat.

Para este tema de investigación se toma en cuenta el espacio físico como soporte del desarrollo urbano, que tiene un papel estratégico en el ordenamiento y acomodo del territorio y sobre el cual, por lo menos en la Ciudad de México debido a una escasa participación del estado en estos ámbitos y en el acondicionamiento del suelo, se han generado procesos urbanos desordenados y a su vez, interacciones y experiencias cotidianas en los sujetos urbanos que merecen una especial atención.

La tradición sociológica europea agrícola y feudal desde el siglo XIX, vive una transición a un nuevo sistema. De latifundios, cambia a un sistema capitalista de producción en masa y manufacturera.

George Simmel nota el cambio y la transición de una comunidad rural tranquila, a una sociedad completamente distinta donde contrasta el bombardeo de estímulos visuales, de gente, las comunicaciones, el ruido. Para sobrevivir en la ciudad se necesita absorber todos los impulsos y la información que se da en una comunidad urbana.

El hombre urbano refuerza su entendimiento o su racionalidad, sobre la vida anímica urbana. Deja de lado la seguridad que genera la pequeña ciudad donde las relaciones entre individuos son más estrechas, tranquilas y habituales. Las relaciones anímicas se fundamentan en la individualidad.

Una de las más marcadas condiciones de oposición a la vida tradicional generadas en las grandes urbes, es la indiferencia ante las múltiples impresiones internas y externas de la vida económica, política, cultural y social que acontecen en su entorno. El urbano reacciona ante estas impresiones no con sentimientos (como en la pequeña ciudad) sino con racionalidad y entendimiento, pues este nuevo sujeto urbano necesita adaptarse (con consciencia) a la

inmensa cantidad y al ritmo de sucesos que ocurren a su alrededor, por la aglomeración de hombres y las diferencias entre ellos.

El hombre racional es indiferente a la individualidad, por lo que el trato objetivo de los individuos es común. La relación conforme el entendimiento, se calculan en números ya que en las metrópolis se desarrollan todas las operaciones económicas, donde solo el dinero establece el valor rápido e indudable. Lo anterior crea un espacio como entorno físico, apto para el florecimiento de una nueva forma producción para el mercado, donde productor y consumidor son desconocidos y las relaciones personales se pierden entre las relaciones económicas calculadoras.

Todo trato se torna impersonal y la personalidad no puede sostenerse ante ello. La vida urbana llena de estímulos impersonales elimina los contenidos personales, con ello, se reduce el estímulo de los afectos y la expresividad emocional, llevando al sentimiento anímico de la indolencia donde la significación y el valor de la diferencia de las cosas son percibidas como nulas. El urbanita, como modo de defensa ante los estímulos impersonales, toma una actitud de reserva a veces incluso, de apatía y aversión.

En la sociedad moderna el urbanita se atribuye, un tipo de libertad.

La estrechez de relaciones vivida en la pequeña ciudad, crea un ambiente de presión interna y externa, pero en la urbe se busca conservar la autonomía, peculiaridad y libertad, para no perder la personalidad.

Para Simmel los hombres son libres únicamente en relación con un mundo social que, a su vez, nos forma como individuos únicos; dicha libertad tiene que ver con la de los demás.

“La ciudad y otros ensayos de la ecología urbana”

Después de las migraciones que había de Europa a Estados Unidos, en 1890 la ciudad de Chicago se convierte en una metrópoli donde casi la mitad de su población es extranjera. Tres años después en la escuela de Chicago surge el Departamento de Sociología que se interesa en las nuevas formas de desorden social o crisis.

Park Robert junto a otros autores como Burgess o Wirth, retoman las ideas de Simmel. Se concuerda con él acerca del choque de lo rural a lo urbano, de las transformaciones de la sociedad tradicional a la sociedad moderna en cuanto a economía, lo social, lo cultural y la transición a la industrialización, contrastando con las opiniones tradicionales.

Reconoce el papel civilizador de la ciudad y los beneficios de la moderna metrópoli en cuanto a su libertad y a sus estímulos. Es así como surge el interés por analizar los problemas raciales, las nuevas formas de interacción entre la sociedad europea y americana, observar dinámicas sociales, adaptación, conflicto e interacción.

Se trata de explicar las formas de vida urbanas, a través de los nuevos factores urbanos. Los seres humanos tienen su propia forma de adaptación a la metrópolis. Ello transforma su comportamiento a nivel biológico, cultural y de medio ambiente. Los seres humanos en este entorno compiten por servicios urbanos, ya sean trabajos, viviendas, seguridad. Existe una lucha y competición por parte de diferentes grupos sociales, por el espacio en las metrópolis, pues esa ocupación espacial es clave para el ordenamiento del proceso urbano.

Louis Wirth vive el desplazamiento del medio rural al urbano y se envuelve en un entorno de cambio en una época de transición a la revolución industrial, desde una comunidad con forma de organización cultural primitiva. Identifica los principales rasgos de la vida urbana

moderna y sus efectos sobre las relaciones sociales, la conducta y la personalidad de los habitantes de las ciudades.

El comienzo del mundo moderno se caracteriza por el surgimiento de las grandes ciudades, donde se conglera lo que llamamos civilización, y este proceso ocurre en una sola generación.

La ciudad es producto de un crecimiento y es el centro de control de la vida política, cultural y económica, un asentamiento denso, grande y heterogéneo.

Existen dos tipos ideales de comunidades opuestas: la urbano-industrial y la rural tradicional. Sin embargo, no se debe confundir urbanismo con industrialismo y con capitalismo moderno, así mismo este no es independiente del brote de la tecnología, las maquinas, de la producción en masa.

Para definir el concepto de urbano, Wirth no solo toma una tipología basada en el tamaño, ubicación, antigüedad y función, pues estos no son referentes totales de una comunidad urbana y que se deben tomar en cuenta también sus variantes, pues existen ciudades comerciales, pesqueras, industriales, multi-industriales, etc.

Wirth toma en cuenta, la concentración en la ciudad de actividades industriales y comerciales, financieras y administrativas, las líneas de transporte y comunicación, los acervos culturales, hospitales, instituciones de educación, centros de investigación, las organizaciones religiosas, de beneficencia, lugares de recreación; la concentración de todas estas características acumulativas de modo de vida y los cambios enfocados a ello (llamativo para las zonas rurales) es lo que da paso al concepto de ciudad o urbanismo.

La urbanización no se centra solo en asentamientos que son ciudades física y geográficamente, pero se expresan más profundamente en las zonas metropolitanas.

El problema principal para los sociólogos de la ciudad es descubrir formas de organización y acción de asentamientos compactos y permanentes de grandes números de individuos heterogéneos: Wirth toma tres conceptos de referencia para definir a la ciudad, pues existe una relación entre:

- a) el tamaño de la población,
- b) la densidad de la ciudad y
- c) la heterogeneidad de los habitantes.

Los habitantes de las ciudades se encuentran en papeles segmentados, dependen de más personas que la gente rural para la satisfacción de sus necesidades. La ciudad se caracteriza por contactos secundarios, no primarios. Los contactos en la ciudad son impersonales transitorios y superficiales. La reserva la indiferencia que los ciudadanos manifiestan en sus relaciones es un recurso para inmunizarse contra expectativas de los demás.

Interacciones en el espacio urbano

Los sociólogos de la Escuela Ecológica de Chicago, siguiendo las ideas de Simmel, definen a la metrópoli como el lugar donde los individuos experimentan una forma completamente diferente a la que viven en una sociedad tradicional.

Según Simmel hombre urbano refuerza su entendimiento o su racionalidad, sobre la vida anímica urbana. Deja de lado la seguridad que genera la pequeña ciudad donde las relaciones entre individuos son más estrechas, tranquilas y habituales.

Una de las más marcadas condiciones de oposición a la vida tradicional generadas en las grandes urbes, es la indiferencia ante las múltiples impresiones internas y externas de la vida económica, política, cultural y social que acontecen en su entorno. El urbanita reacciona ante estas impresiones no con sentimientos (como en la pequeña ciudad) sino con *racionalidad* y entendimiento, pues este nuevo sujeto urbano necesita *adaptarse* (con consciencia) a la inmensa cantidad y al ritmo de sucesos que ocurren a su alrededor, por la aglomeración de hombres y las diferencias entre ellos.

El hombre racional (civilizado) es indiferente a la individualidad, por lo que el trato objetivo de los individuos es común.

Las ciudades someten a los individuos a “estímulos psíquicos excesivos”. El hombre es una criatura amenazada por sus propias invenciones culturales (economía de mercado, organizaciones burocráticas, entre otras) y asume su adaptación a este entorno, exacerbando su libertad individual.

En este contexto la sociedad es una síntesis de interacciones específicas y el *espacio* de interacción es el espacio urbano.

Sin embargo, Larissa Adler de Lomnitz en su libro “Como sobreviven los marginados”, hace referencia a la organización social de los migrantes marginados provenientes de población agraria que se establecen en grandes barriadas en las zonas periféricas de las ciudades. Éstos, son expulsados del sistema laboral industrial, lo que los convierte en marginados, pero sobreviven y se proliferan en la medida en que puedan entablar relaciones solidarias con sus semejantes, se organizan con redes de intercambio recíproco de bienes y servicios estableciendo una *simbiosis* con el medio urbano.

En este sentido es importante tomar en cuenta que las ciudades existen desde el punto de vista económico, por la interacción de diferentes agentes urbanos, que generan condiciones propicias para la aglomeración que facilitan la producción, distribución y consumo de bienes y servicios, los cuales también requieren de un uso del espacio físico como soporte de las actividades urbanas.

Corresponde al Estado intervenir en el desarrollo urbano, porque la operación y funcionamiento de las ciudades requiere bienes públicos -infraestructura, satisfactores y servicios básicos-, para limitar efectos negativos a terceros y garantizar niveles mínimos de bienestar y calidad de vida a los grupos mayoritarios (Rébora:2000) que en este caso es la población de los municipios de estudio.

Aún existe discrepancia en la limitación del concepto de expansión urbana. En términos generales, podemos entender este fenómeno como: un desarrollo urbano disperso en la ocupación espacial, que muchas veces esta descoordinado de las políticas de desarrollo metropolitano y que no toma en cuenta los efectos socioculturales, económicos y ambientales. Conlleva un continuo movimiento y crecimiento hacia la periferia a medida que aumenta la población, este proceso tiene su origen en la búsqueda de mejores condiciones de vida, por la cercanía al distrito central comercial.

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).

DISCUSIÓN

En los últimos meses se ha generado incertidumbre en cuanto al futuro del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México que ya se está construyendo en Texcoco.

La obra urbana se ha encontrado en medio del debate por la contienda electoral 2018, principalmente entre la administración presidencial saliente y las propuestas de campaña emitidas por López Obrador quien ha criticado la viabilidad de la obra, aunque los argumentos oficiales avalan la necesidad de su construcción por el impacto favorable en el desarrollo económico y social, la infraestructura y la modernización del país.

Es central destacar que este megaproyecto urbano (el más importante del sexenio presidencial de Enrique Peña Nieto), forma parte y es la principal obra, de un conjunto de megaproyectos que dan impulso al crecimiento urbano según el Plan Nacional de Desarrollo, que plantea en su apartado de México Próspero (Infraestructura de transporte y logística) a la infraestructura aeroportuaria como eje central para posicionar a México como el principal centro de conexión de pasajeros y carga de Latinoamérica.

Este impulso urbano esta dado en gran medida, por la infraestructura de comunicación y proyectos carreteros que pretenden seguir concentrando a la población en una megalópolis que, a su vez conecta al aeropuerto con el resto de la ciudad, otras ciudades del centro del país, y sus principales puertos marítimos.

Por otro lado, el proyecto ha causado controversia acerca del costo millonario que implica su realización, sobre todo por la decisión de realizarlo en el lecho del lago, lo que implica

resolver problemas de hundimiento y canalización del agua de lluvia y de ríos que tiene su desemboque natural en ese lago; además de la expropiación de tierras para la construcción de las obras complementarias, que ha generado descontento social.

Pese a este tipo de problemáticas esta obra urbana promete ser un aeropuerto de calidad, que compite con la tecnología de primer mundo.

Aunque los argumentos oficiales mencionan que no se ha provocado ningún tipo de despojo ni ocupación de los ejidos de Atenco porque el aeropuerto se lleva a cabo en Zona Federal, es una realidad innegable con los avances de la obra realizados hasta ahora que las cosas no han sido así, pues según datos del Frente Popular en Defensa de la Tierra la barda perimetral del aeropuerto rebasa los límites de la Zona Federal ocupando hasta 335 hectáreas de tierras ejidales de Santa Isabel Ixtapan, Nexquipayac y San Salvador Atenco.

A esto se suma las viviendas y tierras expropiadas para la construcción de redes viales como la autopista Pirámides-Texcoco, actualmente en cimentación, proyectada para mover el material de construcción de las pistas de aterrizaje. Según fuentes del FPDT, son más de 475 hectáreas de tierras ejidales necesarias sólo para la construcción, y también deben tomarse en cuenta los futuros acaparamientos para desarrollos inmobiliarios, industriales y comerciales que impulsaran el Nuevo Aeropuerto.

Opiniones encontradas al respecto de la construcción de este megaproyecto urbano, se hacen notar en la región pues hay quienes, siendo habitantes del municipio de Atenco y de otros municipios aledaños -como Texcoco, Chiautla o Tezoyuca- miran el proyecto aeroportuario como una oportunidad provechosa para la población, como lo puede ser la oportunidad de

tener más y mejores empleos, puesto que existe una visión optimista acerca de la urbanidad y la calidad de vida que ésta conlleva.

No obstante, de las diversas opiniones que pudieran suscitarse acerca de este tema, es un hecho que la construcción de un aeropuerto en Texcoco ha generado y seguirá generando, cambios importantes en la zona.

Dichas consecuencias se ven reflejadas en diversos aspectos, que se toman en cuenta para la elaboración de este trabajo, algunos de los cuales tienen que ver con una expansión de la mancha urbana de forma desordenada y muchas veces marginada, debido a la limitada visión de los gobiernos para satisfacer las necesidades de los habitantes, traduciéndose en un irregular crecimiento demográfico hacia la zona oriente.

Es una realidad que la presión urbana que se ejerce en los municipios de estudio ha accedido de forma gradual a los ya muy escasos, núcleos parcelarios que se conservaban ahí. La tierra, a pesar de ser productiva ya no es usada para la labor agraria, pues muchas veces la venta de éstas para usos industriales resulta mas rentable para los dueños que sembrarla.

La afectación al campo (producción) y la presión urbana hacia los dueños de las parcelas, para el desplazamiento de sus actividades económicas primarias debido la ocupación de parcelas tornadas en tierras de uso común para el fraccionamiento y la lotificación, propicia que los ejidatarios ya no hagan de la tierra algo productivo en estos municipios.

Lo anterior también favorece considerablemente, la ocupación de tierras con asentamientos irregulares, principalmente por parte de personas que llegan a la orilla de la ciudad buscando

una forma de vida citadina (o con mejores oportunidades de calidad de vida, que realmente cae en la desigualdad).

Está también el tema de la gestión de los recursos naturales y las consecuencias ambientales del proyecto urbano que está repercutiendo de forma importante en los municipios aledaños involucrados en la obra.

En este trabajo se destaca el riesgo en el que viven diariamente los habitantes de las faldas de los cerros dinamitados, para la extracción minera en Tezoyuca y Chiautla, pese a que son minas que ya terminaron su vida útil, siguen siendo explotadas para extraer tezontle y tepetate, materiales pétreos usados en la construcción de las pistas, edificios, caminos, el relleno y nivelación del terreno y demás elementos del NAICM, pues se requieren grandes cantidades de material pétreo como el Tezontle, tepetate, cantera.

Dado este escenario, es evidente la transformación en el sentido social, pues el mismo proceso de urbanización y la aglomeración y concentración de individuos genera diversas formas de autoridad, resistencias, exclusiones, así como de grupos sociales, instituciones, proyectos políticos, organizaciones, procesos sociales (económicos y culturales), relaciones de poder, movilidad, entre otras cosas, que provocan de forma evidente en densas interacciones que conducen a la generación de conflictos y desorganización.

CONTEXTO URBANO Y EL AEROPUERTO

Contexto metropolitano.

México, como firmante de diversos acuerdos internacionales se compromete a cumplir con una serie de estatutos, como la Cop21 y Rio+20 Conferencia de Desarrollo Sustentable de Naciones Unidas, que, entre otras cosas obligan a los países miembros, a cumplir metas para lograr un desarrollo sustentable.

Los objetivos del desarrollo sostenible, más específicamente para fines de esta investigación, el objetivo número once: “comunidades y ciudades sostenibles”,⁷ se ha convertido en un compromiso por el cual se debe trabajar en México y llegar construir ciudades justas sostenibles e inclusivas que permitan el Derecho a la Ciudad de todos, tal como lo establece la Nueva Agenda Urbana⁸.

Esta última, es el acuerdo surgido de la sesión de Hábitat III (Quito, 2016) conferencia de las Naciones Unidas sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible, aquí se contextualiza que más de la mitad de la población mundial vive en ciudades. En México, este fenómeno se concretó en los años 50's solo en el centro de la ciudad, pero a nivel mundial es un fenómeno que se concretó cerca del año 2010.

Ahora bien, INEGI define una zona metropolitana como:

⁷ Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo. Objetivo número 11: <http://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html>

⁸ <http://www.gob.mx/nuevaagendaurbana>

“el conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad de 50 mil o más habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite del municipio que originalmente la contenía, incorporando como parte de sí misma o de su área de influencia directa a municipios vecinos, predominantemente urbanos, con los que mantiene un alto grado de integración socioeconómica”.

La Zona Metropolitana del Valle de México, por sus siglas ZMVM, es el área formada por el Distrito Federal y 59 municipios aglomerados uno de ellos en el Estado de Hidalgo, los restantes del Estado de México. Colinda al norte con los estados de Hidalgo y México; al este con los estados de México, Tlaxcala y Puebla; al sur con los estados de México y Morelos; al oeste con el estado de México.

En el año 2010 esta zona contaba con una población de alrededor de 20 millones de habitantes de los cuales, habitaban solo en la actual Ciudad de México, 8 851 080 (INEGI:2010). Según datos de la ONU, en el año 2012 esta zona fue, la tercera aglomeración humana más poblada del mundo.

En México es una realidad que el rápido cambio de población rural a urbana genera el crecimiento, en tamaño y número de zonas metropolitanas; según datos de la SEDESOL-CONAPO-INEGI (2005) estas zonas metropolitanas -muy importantes para el desarrollo económico-, carecen de instrumentos que ayuden a vincular los diferentes niveles de gobierno, para llevar a cabo una adecuada gestión urbana⁹ y mucho menos un desarrollo sustentable como es el objetivo de los estatutos internacionales.

⁹ Georgina Isunza Vizuet. Benjamín Méndez Bahena. Desarrollo inmobiliario y gobiernos locales en la periferia de la Ciudad de México. EURE mayo 2011, vol. 37, no 111, pp. 107-129.

La ZMVM se ha convertido en un lugar ocupado por grandes conjuntos habitacionales, financiados por organismos públicos y privados. Por esto, se han desarrollado núcleos de poblaciones urbanas fragmentadas, ya que no están integradas funcionalmente con las sociedades ya existentes.

A nivel metropolitano, las tendencias de uso de suelo para usos habitacionales, está dado bajo varios factores, sobre todo en los municipios periféricos a la zona centro, pues en estos, se encuentra gran cantidad de suelo urbanizable y a bajo precio disponible para comprar -dado que los productores agrícolas de la zona, están dispuestos a vender sus tierras, por los precarios ingresos y poca productividad-; existe poca regulación para que las empresas doten de condiciones mínimas de urbanización, sus viviendas; y arreglos políticos de los diferentes niveles de gobierno y las empresas desarrolladoras.

Por consiguiente, estas condiciones metropolitanas son relevantes puesto que la ubicación del NAICM, está orientando el crecimiento urbano hacia la zona oriente donde ya no es posible seguir urbanizando, sin instrumentos que orienten ese desarrollo.

Contexto regional.

En 2002 se realizó un estudio por parte de la CONAPO¹⁰ para elegir el sitio más adecuado para la construcción del NAICM, en este se describen algunas consideraciones sobre la opción de construirlo en Texcoco; se declara que la región Atenco-Texcoco, está

¹⁰Implicaciones demográficas y territoriales de la construcción del nuevo aeropuerto en la ZMVM. Serie de documentos técnicos. CONAPO 2002.

constituida por 35 ejidos, de estos, nueve serán afectados por la construcción del aeropuerto: Santa Isabel Ixtapan, San Luis Huexotla, Santa María Chimalhuacán, San Bernardino, San Felipe y Santa Cruz de Abajo, San Cristóbal Nexquipayac, Francisco I. Madero, San Salvador Atenco Y San Miguel Tocuila. Cabe mencionar que los municipios conurbados más impactados por este proyecto serán: Acolman, Atenco, Chiahutla, Chicoloapan, Chiconcuac, Papalotla, Texcoco, Tezoyuca, Chimalhuacán, Nezahualcóyotl y Ecatepec, región de interés para este trabajo.

El aeropuerto en Texcoco

Actualmente, Texcoco es el municipio mejor comunicado con el Distrito Federal gracias a la carretera Peñón- Texcoco que da dirección al actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México además de que conecta con el Circuito Exterior Mexiquense.

La región Texcoco como paso hacia el estado de Tlaxcala (y este a su vez con el punto de conexión con el puerto de Veracruz) está sujeto a fuertes presiones de conectividad a través de las carreteras México- Texcoco- Tlaxcala y Texcoco- Lechería.¹¹

Texcoco es parte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México ubicado al oriente de la Ciudad de México en la zona que se conoce como Valle Cuautitlán- Texcoco (VTC).

Es importante hacer mención de que al ser el municipio de Texcoco un punto clave para la construcción del NAICM, la conectividad de éste con la Ciudad de México, favorece la alta tasa de traslado de su población hacia la zona centro, por lo mismo existen planes de modelos

¹¹ Plan de Desarrollo Municipal Texcoco, 2015-2018.

de desarrollo¹² para el municipio que involucran, procesos intensos de urbanización y con ello de degradación ambiental, así como la contaminación de suelo, aire, y aguas, agricultura intensiva de hortalizas y floricultura y además de desechos sólidos y basura alrededor del ex Lago de Texcoco y de los ríos y carreteras locales del municipio.

El Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio del Estado de México caracteriza al Municipio de Texcoco con 33 cuerpos de agua en una superficie de 246.42 has. El municipio de Texcoco forma parte de la cuenca del Valle de México y antes del propio Lago de Texcoco, hacia donde fluían los ríos de la vertiente de la zona occidental de la Sierra Nevada. Aun así, en la actualidad, es poca el agua que se aprovecha directamente o se rescata de manantiales y pozos con recarga natural.

De acuerdo con diversos estudios, el lago de Texcoco era destino de numerosas aves migratorias, como la gallareta, patos de diversas variedades, garzas y otros. También era el hogar de numerosas especies de mamíferos menores, especialmente roedores. La desecación de los lagos puso fin a la presencia de la mayor parte de estas especies. Las aves migratorias se alejaron de los lagos del centro de México, o fueron exterminadas, como los mamíferos, por la cacería indiscriminada. Al reducirse la extensión del lago, la fauna acuática y la vegetación también padecieron una reducción o desaparición.

Sólo a partir de la puesta en marcha del “Proyecto Lago de Texcoco”¹³ fue posible por un tiempo, restaurar en parte los ecosistemas nativos. Al recuperarse mínimamente la extensión

¹² H. ayuntamiento de Texcoco. “Plan de Desarrollo Urbano” 2003

¹³ En 1965 se instauró el Plan Texcoco, encabezado por los ingenieros Nabor Carrillo y Gerardo Cruickshank. Es un ambicioso programa de rescate ambiental y de recuperación de lagunas para captación, recreación y también regulación de lluvias. Se realizaron acciones muy importantes de reforestación, rescate de suelos salitrosos, construcción de canales y lagunas, y en 1982 se inauguró un lago que se bautizó con el nombre de “Nabor Carrillo”. Este lago ha replicado las condiciones ancestrales

del lago de Texcoco, éste se convirtió nuevamente en destino de la fauna migratoria. Sin embargo, con la llegada del proyecto aeroportuario dicho programa se ha visto modificado, pues según estudios del Grupo Aeroportuario se llevará a cabo un control y monitoreo de las aves migratorias, así como de los humedales¹⁴ donde habitaran estas, siempre y cuando sean especies que no afecten el libre tránsito de los aviones.¹⁵

Por otro lado, la agricultura -que había sido durante mucho tiempo la actividad principal en localidades ribereñas como Atenco y Texcoco incluidos los municipios de estudio Tezoyuca y Chiautla, ha venido decayendo, como se mostrara más adelante.

Antecedentes del proyecto aeroportuario.

Durante el sexenio de Vicente Fox, se consideró la iniciativa de construir un Nuevo Aeropuerto en el municipio de Tizayuca, en el estado de Hidalgo, como un aeropuerto de uso alternativo al de la Ciudad de México, en una superficie de 65 mil hectáreas, en el Valle de Pachuca-Tizayuca. Se consideró que esta zona presentaba terrenos óptimos para un desarrollo eficiente del proyecto, pues contaba con una mayor capacidad para enfrentar el devenir urbano que conlleva un proyecto como éste, planificando el crecimiento urbano hacia

del lago de Texcoco y hoy es área de protección y anidación de 144 especies de aves migratorias. El planteamiento central del mismo consistía en la rehidratación de las áreas aun baldías del viejo lago.

¹⁴ grupo aeroportuario de la ciudad de México, s.a. de c.v. "nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México" acciones para mitigar el impacto ambiental de la modificación de la hidrodinámica de los humedales presentes en la zona del proyecto: <http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/ambientales/10-acciones-para-mitigar-el-impacto-ambiental-de-la-modificacion-de-la-hidrodinamica-de-los-humedales.pdf>

¹⁵ grupo aeroportuario de la ciudad de México, s.a. de c.v. "nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México" acciones de monitoreo y conservación de aves. [<http://www.aeropuerto.gob.mx/doc/ambientales/11-acciones-de-monitoreo-y-conservacion-de-aves.pdf>]

otra cuenca y no en la Cuenca de Valle de México; además con tal obra urbana se contribuiría al desarrollo del estado de Hidalgo.

Un punto importante que mencionar en este sentido es que se destinarían importantes recursos millonarios, en obras hidráulicas, para evitar inundaciones y hundimientos, así mismo, no se afectaría la función de vaso regulador del Ex Lago de Texcoco donde también, existen diversas especies de aves migratorias que verán afectado su ecosistema.

También se dio la propuesta de construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en la Base Aérea Santa Lucia, en Estado de México. Pretendiendo que el actual se mantuviera en operación simultánea con el nuevo, dividiendo la zona para usos militares y el otro para el aeropuerto. La propuesta fue argumentada diciendo que con la construcción del NAICM se tendría que cerrar el actual aeropuerto, desaprovechando el inmueble, por lo que con el uso simultaneo de los dos aeropuertos, se pensada obtener un ahorro de hasta 100 mil millones de pesos¹⁶, pues se construirían solo dos pistas más y se pretendía aprovechar 3 mil hectáreas en Santa Lucia; al operar vuelos en ambos aeropuertos, se destinaria el actual aeropuerto para viajes y cargas nacionales, y el nuevo para viajes comerciales y de carga internacionales, lo cual para muchos resultaba poco estratégico, por costos de transportación de equipaje, por ejemplo.

El proyecto fue fallido dada la oposición de la base militar, pues este lugar sirve como escuela de pilotos y paracaidismo, es zona de entrenamiento militar y además la orientación de las pistas dejaría fuera de operación la base militar.

¹⁶ m.milenio.com, Noviembre 9, 2015
www.radioformula.com.mx. Noviembre 2015.
Sin embargo.mx/16-03-2016/1635945. Marzo 2016.

De esta manera se vieron rechazadas diferentes alternativas para la construcción del NAICM, a pesar de que la propuesta de ubicación dentro del Ex Vaso de Texcoco ha sido muy cuestionada en cuanto a financiamiento y condiciones ecológicas, fisiográficas y urbanísticas.

Propuesta del aeropuerto en Atenco.

En 2002, en el sexenio de presidencial de Vicente Fox y la gubernatura de Arturo Montiel en el Estado de México, se decretó la expropiación de más de 5,391 hectáreas de diversos núcleos agrarios de los municipios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán, de los cuales serían destinados 2,063 hectáreas, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y sus obras complementarias.¹⁷

Ante esto, se provocó el levantamiento de los ejidatarios de San Salvador Atenco, principalmente del (FPDT) que reaccionó, en contra de la expropiación, pues estos serían afectados con más de 1,054 hectáreas¹⁸ además de que se atentaba contra la tierra, se ponía en riesgo su historia, su cultura e identidad.

Para finales ese mismo año se tenían hasta 11 amparos, 6 promovidos y 5 aceptados, mismos que no permitían la realización de la obra, por lo que la presidencia de la república tuvo que dar marcha atrás a este primer intento del proyecto, pues los decretos expropiatorios no

¹⁷ Diario Oficial de la Federación. Decreto publicado el miércoles 14 de agosto de 2002

¹⁸ *Ibíd.*

tendrían efecto, debido al rechazo de las comunidades ejidales del lugar, ya que los 5 amparos aceptados representaban casi el 50 % de la superficie que se necesitaba expropiar.¹⁹

A pesar del anuncio de esa decisión, las presiones para la urbanización de la zona no se hicieron esperar y desde entonces el proceso de adquisición de tierras pretendió, indemnizar a los campesinos con \$7.20 pesos el metro cuadrado.

Para el siguiente sexenio presidencial, se continuo un proceso de adquisición de tierras; inclusive algunos predios se adquirieron argumentando que serían destinados para la creación de la Reserva Ecológica del Lago de Texcoco.

En septiembre de 2014 se anunció definitivamente su construcción.

El actual aeropuerto.

La zona centro del país cuenta con una red de aeropuertos que garantizan vuelos nacionales e internacionales, principalmente son cinco: Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT), Aeropuerto Internacional de Cuernavaca (AIC), Aeropuerto Internacional de Puebla (AIP) y Aeropuerto Intercontinental de Querétaro (AIQ), aunque según estudios de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) la mayor parte de la demanda de servicios aeroportuarios es cubierta, debido a diversas razones, por el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) de manera primordial.

¹⁹ Diario Oficial de la Federación. Decreto publicado el miércoles 14 de agosto de 2002

Desde 1994, el gobierno federal ya planteaba la necesidad de ampliar el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México pues dada su demanda se preveía su pronta saturación.

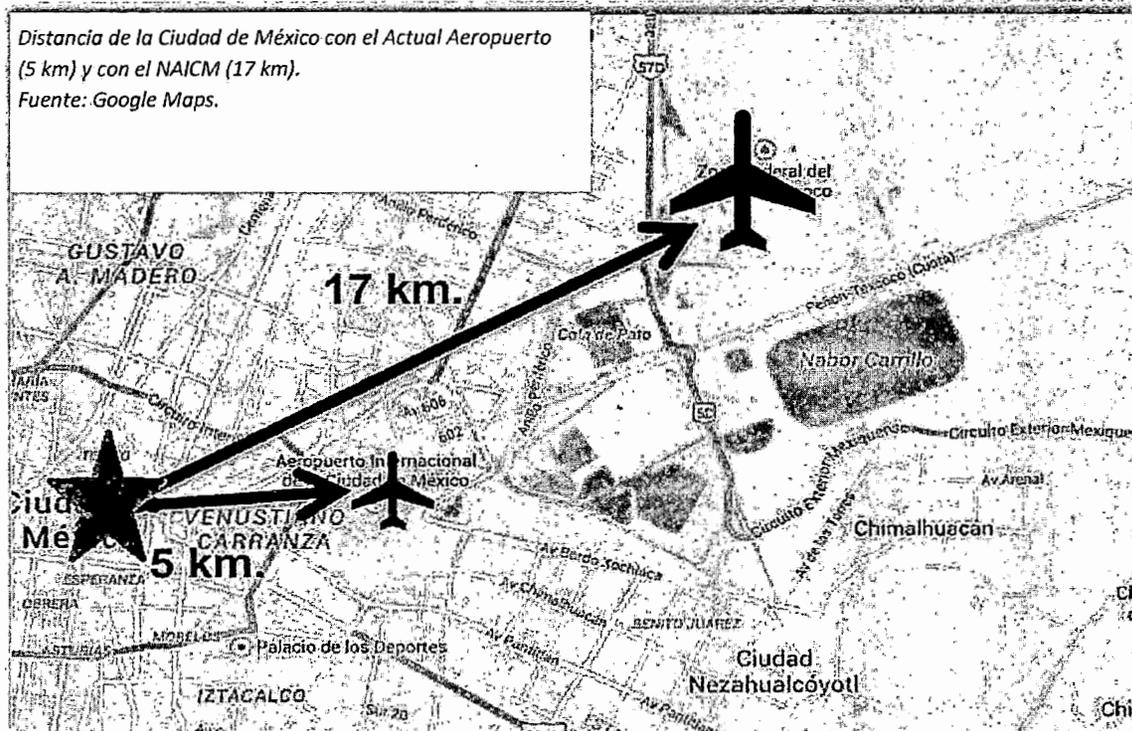
Según datos oficiales, el actual Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México que ocupa actualmente un área de alrededor 750 hectáreas, ha ofrecido servicio de transporte a una cantidad de hasta 32 millones de pasajeros al año.

Con la construcción del nuevo aeropuerto, no sería viable mantener las operaciones dentro del actual, pues dada la cercanía de estos, el tráfico aéreo no sería compatible si se ocuparan ambos puertos aéreos.

Se pretende que el inmueble que deje de funcionar para 2020 pues todas las instalaciones y operaciones existentes en el actual AICM serán trasladadas y replicadas al NAICM, motivo por el cual éste y los terrenos aledaños, se mantienen en especulación inmobiliaria y se espera la decisión por parte de la SEDATU, para conocer qué es lo que procederá con el terreno del actual aeropuerto.

Ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

El nuevo aeropuerto se pretende construir a lo largo de siete etapas; en el lecho de lo que fuera el Lago de Texcoco, en los municipios de Atenco y Texcoco en el Estado de México, ubicado dentro de terrenos de propiedad federal que se encuentran bajo la administración de la Comisión Nacional Del Agua (CONAGUA); y en terrenos adquiridos a ejidatarios y particulares; así como predios donados por el Estado de México. En total suman una superficie de 12 mil 500 hectáreas; 4 mil 430 has. destinadas al aeropuerto y el resto a diferentes usos y obras complementarias.²⁰



El terreno está limitado al norte por el depósito de evaporación solar "El Caracol", al sur por la carretera Peñón Texcoco, al este por tierras de cultivo, y al oeste por áreas urbanizadas de

²⁰ <http://www.aeropuerto.gob.mx>

las delegaciones Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza, y el municipio de Ecatepec de Morelos²¹.

El Nuevo Aeropuerto

La construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) fue anunciado el 1 de septiembre de 2014, por el presidente Enrique Peña Nieto, y se construirá en la Zona Federal del Ex-Vaso de Texcoco.

Por sus características, desde su primera fase que se contempla termine en 2020, será el aeropuerto más grande de América Latina, contando con tres pistas paralelas de operación simultánea y un edificio terminal con capacidad para atender 50 millones de pasajeros al año; en su fase de máximo desarrollo contará con seis pistas de aterrizaje de operación triple simultánea y capacidad para atender hasta 120 millones de pasajeros anuales.²²

Así mismo, a visión del Gobierno Federal, el proyecto impulsará la economía del país y será el motor de una profunda transformación social, será un aeropuerto con responsabilidad social y 100% sustentable, se tiene en cuenta un plan hidráulico integral para mitigar el riesgo de inundaciones y recuperar los cuerpos de agua de la zona.²³ Al culminar esta primer atapa de desarrollo del proyecto se prevé un gasto de hasta 21 mil 100 millones de pesos, de los cuales, tan solo 4 700 millones son destinados para obras sociales.²⁴

²¹ Resumen Ejecutivo SEMARNAT.

<http://apps1.semarnat.gob.mx/dgiraDocs/documentos/mex/resumenes/2014/15EM2014V0044.pdf>

²² Secretaría de Comunicaciones y Transportes, proyecto del nuevo aeropuerto de la ciudad de México. Disponible en <http://www.aeropuerto.gob.mx/index.php>

²³ *Ibíd.*

²⁴ http://www.milenio.com/politica/obras_nuevo_aeropuerto-aeropuerto-AICM-Texcoco-proyecto_aeropuerto_0_366563638.html

Es innegable que con este proyecto urbano el devenir de diversas obras complementarias impactará fuertemente la zona periférica en general, además los proyectos de transporte público que servirán para dar conexión de los pasajeros involucran una extensa red de ampliación de los principales medios de transporte utilizados a nivel metropolitano²⁵ así como a nivel federal.

PROCESO DE URBANIZACIÓN

Chiautla y Tezoyuca.

Como ya se mencionó, en 2002 se realizó un estudio por parte de la CONAPO para elegir el sitio más adecuado para la construcción del NAICM, en este se describen algunas consideraciones sobre la opción de construirlo en Texcoco; se declara que la región Atenco- Texcoco, está constituida por 35 ejidos, de estos, nueve serán afectados por la construcción del aeropuerto: Santa Isabel Ixtapan, San Luis Huexotla, Santa María Chimalhuacán, San Bernardino, San Felipe y Santa Cruz de Abajo, San Cristóbal Nexquipayac, Francisco I. Madero, San Salvador Atenco Y San Miguel Tocuila. Cabe mencionar que los municipios conurbados más impactados por este proyecto serán: Acolman, Atenco, **Chiahutla**, Chicoloapan, Chiconcuac, Papalotla, Texcoco, **Tezoyuca**, Chimalhuacán, Nezahualcóyotl y Ecatepec.

²⁵ <http://www.amf.org.mx/pdfs/naicm.pdf>. Pp. 27-29.

TEZOYUCA: Medio Físico.

Nombre que proviene del náhuatl “Tezoyucan”, palabra que se compone de “tezontli” (piedra volcánica roja y porosa); y “can” (lugar). Lo que quiere decir que significa, “Lugar lleno de tezontle”.²⁶ El tezontle es una roca volcánica liviana, porosa y más comúnmente de color rojo. Se usa principalmente en la industria de la construcción y por sus características físicas, es un material altamente demandado para solucionar el problema de hundimiento en la construcción de las pistas del nuevo aeropuerto.²⁷

Los terrenos de este municipio se localizan en la parte central del Estado de México, hacia el noreste del antiguo Vaso del Lago de Texcoco.

Tezoyuca limita al norte con el municipio de Acolman, al este y al sur con Chiautla y Chiconcuac, al oeste y al sur con el municipio de Atenco. Cuenta con una extensión territorial de 17.46 kilómetros cuadrados.²⁸

El municipio cuenta con una división política compuesta por dos pueblos, que son Tezoyuca (cabecera del municipio) y Tequisistlán (que tiene una distancia aproximada a la cabecera municipal de 4 kilómetros).

En Tezoyuca se encuentran siete barrios que son: La Ascensión; La Resurrección; La Concepción Tezoyuca; Santiago Tezoyuca; San Felipe se calculan 1200 habitantes en este barrio se encuentra ubicada en las faldas del cerro *Cuatepec* (cerro utilizado para le

²⁶ Cecilio A. Róbelo. Nombres geográficos indígenas del Estado de México. P. 75.

²⁷ http://www.milenio.com/firmas/barbara_anderson/pistas-tezontle-futuro-aeropuerto_18_621717836.html

²⁸ INAFED. Enciclopedia de los municipios y delegaciones de México. Estado de México. Documento recuperado de internet. Fecha de consulta: 19/10/2016:

[<http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM15mexico/municipios/15100a.html>]

extracción minera), tiene una distancia aproximada a la cabecera municipal de 2 km; Buenos Aires con una población aproximada de 4, 000 habitantes, ubicada arriba y a orillas del cerro de *Tezoyotzin* (también utilizado como mina de tezontle).

CHIAUTLA: Medio físico.

Chiautla limita al norte con el municipio de Acolman, al sur con Texcoco, al este con Papalotla y Tepetlaoxtoc, al oeste con Chiconcuac, Atenco y Tezoyuca.

El municipio cuenta con una división política entre barrios: San Juan, San Francisco, San Sebastian, Santa Catarina, Ixquitlan, y Amajac; pueblos: Atenguillo, Santiago Chimalpa, Huiznahuac, Ocopulco (el barrio de “La Encarnación de Ocopulco” del municipio de Tezoyuca, con el tiempo perdió su nombre colonial cuando se separó de este municipio y paso a ser oficialmente en 1867, parte del municipio de Chiautla), San Lucas Huitzilhuacán, San Antonio Tepetitlan, Tlaltecahuacan, Nonoalco; y colonias: La Concepción, San Bartolo, San Antonio y La Guadalupe; que como vemos, tienen nombres náhuatl y/o coloniales. El municipio tiene una extensión de 20. 13 km², mucho más extenso en comparación con Tezoyuca.

En este municipio también podemos encontrar alta oferta de tezontle. Se encuentra la mina más grande y antigua en el cerro de *Tezoyotzin* que limita con Tezoyuca. Esta también el cerro de *Tezontlatli*, parte de la Sierra Patlachique en Ocopulco también explotada para extracción de tezontle y cantera.



Cambios Territoriales y Ambientales Tezoyuca y Chiautla.

Desde el 2001, cuando se comenzaba a anunciar el proyecto de la construcción de un nuevo aeropuerto para la Ciudad de México en este lugar, la zona conurbada al municipio de Texcoco comenzó a transformarse. En las áreas y municipios primordialmente rurales, comenzaron a intensificarse las presiones en el cambio de uso de suelo.

Aunado a esto, las amenazas que viven los ejidatarios opositores al cambio de uso de suelo y muchas veces opositores al proyecto aeroportuario, son cada vez más agresivas, al grado de que algunos pobladores han tenido que recurrir ante la CNDH²⁹, para hacer valer sus

²⁹ <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2016/06/19/pobladores-de-atenco-presentan-queja-ante-cndh-por-naicm>

derechos al ser víctimas de diversas agresiones y despojos, por parte de diferentes entidades gubernamentales.

En la zona, las afectaciones causadas por los numerosos camiones que transportan material para la construcción son muy frecuentes, pues las volcaduras de estos, principalmente sobre la carretera federal Lechería-Texcoco, así como los daños a las calles, el tráfico y los constantes paros laborales por parte de los transportistas y ejidatarios, son un tema preocupante para la población de la región.³⁰

Por razones ya mencionadas, en esta zona es donde se registran los procesos más intensos de urbanización y de degradación ambiental, cada vez más evidentes.

Por un lado, existe la especulación positiva, sustentada en el crecimiento de la economía, mayores y mejores empleos, del desarrollo y la modernización, por lo que existen grupos organizados a favor de la construcción de la obra. Al mismo tiempo están los efectos depredadores para los recursos naturales y el bienestar de la población, debido a la no planeación de los asentamientos humanos.

También es de tomarse en cuenta el tema de la herencia cultural, la identidad, la historia del Valle de México. Es a partir de las consideraciones anteriores que se pretende conocer la estructura urbana que se está desarrollando en los municipios de estudio.

La región Texcoco XI como paso hacia el estado de Tlaxcala (y este a su vez con el punto de conexión con el puerto de Veracruz) está sujeto a fuertes presiones de conectividad a través

³⁰ <https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/229895-nuevo-paro-de-transportistas-en-obras-de-nuevo-aeropuerto>
<http://www.jornada.unam.mx/2016/06/24/estados/030n2est>

de las carreteras México-Texcoco-Tlaxcala y Texcoco-Lechería (esta última se encuentra actualmente saturada) que atraviesa gran parte del territorio de Tezoyuca.

El proceso de urbanización ha generado fuertes concentraciones de población, en ocasiones sobre terrenos de alta productividad agrícola en Atenco, Chiconcuac, Texcoco y Tezoyuca.³¹

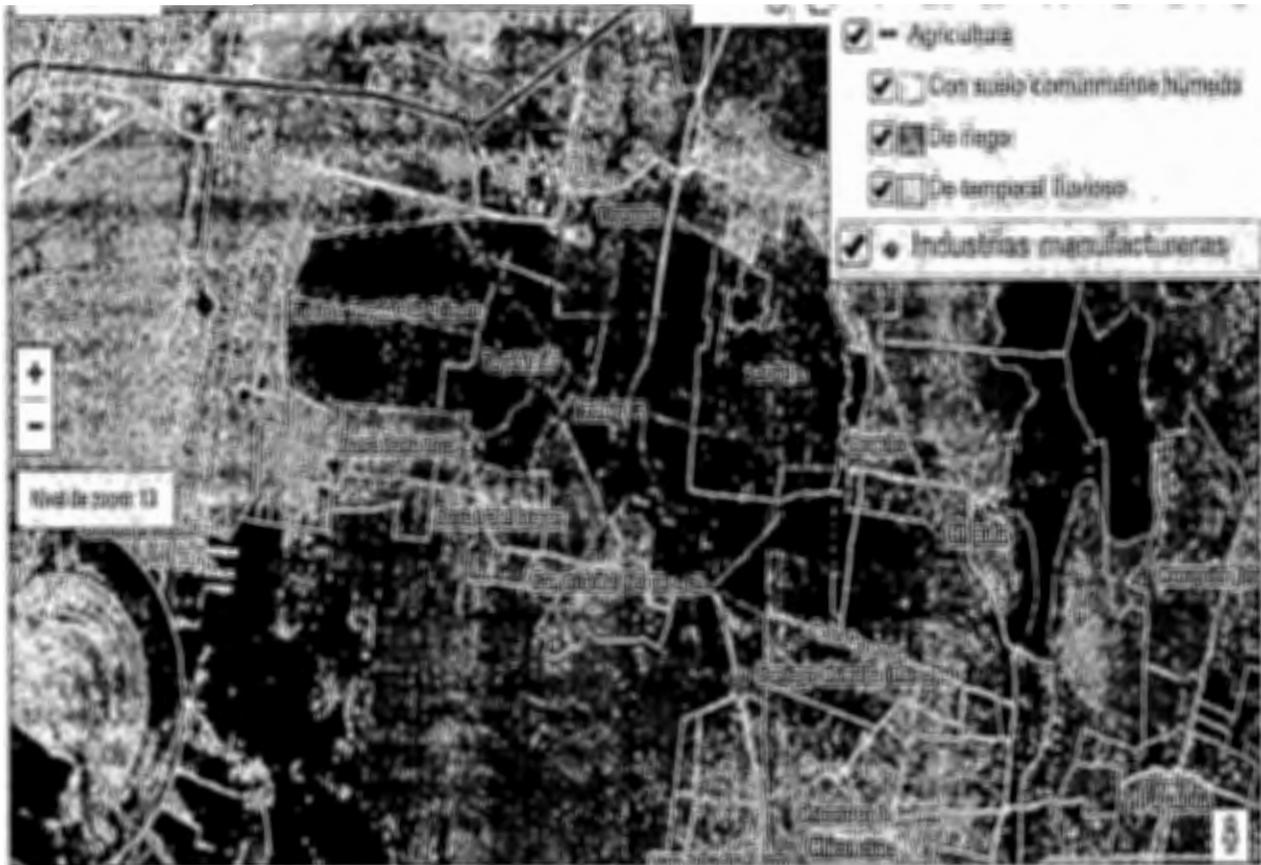
Tal es el caso de los ejidos de Tequisistlán, en Tezoyuca, que presenta una gran cantidad de asentamientos irregulares, y viviendas populares.

Así mismo la zona aledaña a la carretera federal Lechería-Texcoco ha presentado incrementos en uso de suelo por industrias, donde en los últimos años diversas organizaciones e inversionistas han llegado a comprar estas tierras.

Se destaca la construcción de numerosas industrias como lo son fábricas de tinacos, láminas, cartón, veladoras, así como grandes bodegas, almacenes y comercios como la panadería Montparnasse y Bimbo.

El crecimiento de la mancha urbana que ha llegado a invadir estos municipios, con grandes cantidades de suelo rentable por su ubicación y que, dada la cercanía de éste con el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad De México, es buscado para la creación de grandes construcciones.

³¹ Plan de Desarrollo Municipal Texcoco. 2016-2018.



Mapa industria manufacturera en zonas de alto valor agrícola. fuente: INEGI 2017

Dicho proceso de expansión industrial, demográfico y de comercio, demanda servicios y equipamiento necesario para su manutención que va desde: carreteras o vías de comunicación y transporte, alumbrado, pavimentación, servicios de agua, recolección de basura, hasta, seguridad pública, escuelas, servicios de salud, etc.

Además, se impacta negativamente la producción agrícola a la que se dedicaban originariamente los pobladores y que cada vez es menor. A su vez está impactando el medio ambiente y atentando contra la vida de los pobladores, debido a la extracción minera.

Según el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Texcoco, los usos de suelo en este municipio son predominantemente no urbanos, es decir casi el 91.6% de la superficie total, considerando el tamaño de dicho municipio pareciera que es poca la superficie urbana; en comparación con otros municipios. Tepetlaoxtoc tiene un porcentaje de 5.7% de su superficie son usos urbanos, Atenco tiene 8.1% de su superficie, mientras que para Tezoyuca cuenta con un total de 63% de su territorio como superficie urbana, es decir más de la mitad de su superficie ha sido transformado.

Recursos Naturales

El municipio de Tezoyuca tiene dos elevaciones pequeñas, cerro el *Tezoyontzin* o *Tezoyo* (colindante con el pueblo de Ocopulco en el municipio de Chiahutla) y el *Cuautepec* o Cerro del Águila, siendo éste el más alto, que alcanza los 2,350 metros sobre el nivel del mar. En ellos encontramos piedra pómez, tezontle, arcilla y anteriormente, en la superficie podían encontrarse residuos de obsidiana.



Ilustración 1. Mina de Tezontle. Municipio de Chiahutla. Al fondo se observa parte de la sierra Patlachique, el cerro más sobresaliente de la sierra "Cerro de las promesas".

Desde el punto de vista geológico, esta zona se encuentra en la provincia del eje neovolcánico que cubre la mayor parte del territorio mexiquense, caracterizado por estar constituida por rocas volcánicas, como lo son el tezontle y la cantera, entre otros sedimentos. Por tanto, por la riqueza de estos materiales útiles para la construcción, ambos cerros funcionaron como minas de extracción de tezontle, arcilla y tepetate, por lo que se han hecho notorias las depresiones en ese lugar debido a la sobreexplotación.³²

El cerro “El Tezoyo”, a pesar de haber sido consideradas como mina federal en 1966 y el cerro “Cuautepec” de tenencia ejidal, hoy se sabe que se encuentran en manos de particulares quienes siguen lucrando con los materiales extraídos, aún después de haberse causado grandes daños ecológicos y perjuicios a las casas aledañas debido a la extracción minera, además de ser una zona insegura, prestada al abandono de cuerpos y la drogadicción; desde 2007 tras la detonación de dinamita para la extracción del material pétreo, que causo agravios a la gente, las denuncias de los pueblerinos no se hicieron esperar y tras varias demandas, en junio de 2016 se decidió cerrar la mina, reabriéndose casi seis meses después, a pesar de las clausuras interpuestas.

En Chiautla “La Sierra de Patlachique” es una formación orográfica que se localiza en el oriente del Estado de México. Forma parte del entorno geográfico de la cuenca de México y es uno de los límites del valle de Teotihuacan.

³² De La Cruz Rojas José. Chiautla: Monografía Municipal. Programa De Identidad Estatal (México); Instituto Mexiquense De Cultura; Asociación Mexiquense De Cronistas Municipales. Editorial Toluca. Gobierno Del Estado De México. 1999.

El “Parque Estatal Sierra Patlachique” se ubica en la porción Noreste del Valle de México, dentro de los Municipios de Acolman, Chiautla, Tepetlaoxtoc, San Martín de las Pirámides y Teotihuacán, del Estado de México³³.

Esta reserva abarca casi toda la superficie del cerro de las promesas o Azteca (donde se encuentra la virgen de Fátima) y que es el más sobresaliente de todos los cerros.

Desafortunadamente esta zona, se encuentra en peligro de desaparecer, pues a pesar de decretarse como reserva ecológica (Fecha de Decreto 26 de mayo de 1977) se ha contemplado, específicamente el cerro Tezontlali (que forma parte de la sierra y de la reserva) para abastecer de materiales pétreos como la cantera, al NAICM.

La reserva, al ser un área natural, los pueblos circunvecinos encargados de las áreas comunales deben darle este impulso. Los ejidatarios fungen como un órgano más de la reserva, y ocasionalmente se reúnen para realizar faenas y reforestaciones, pues este espacio es comunal y es una ampliación del ejido.

La hidrología del municipio pertenece a la subcuenca “lagos de Texcoco y Zumpango” Al sur del municipio pasa el Rio Papalotla, al poniente cruza el rio San Juan Teotihuacan, ocasionalmente se llenan de agua, pero dicha agua pasa contaminada, principalmente el Rio Papalotla, donde desembocan los desechos de la Fábrica de Papel de Tepetlaoxtoc; éste se dirige hacia los lagos artificiales de la comisión del vaso de Texcoco.

³³ Gobierno del Estado de México. Secretaría del Medio Ambiente, Comisión Estatal de Parques Naturales y de la Fauna http://areasnaturales.edomex.gob.mx/sierra_platachique

Transformaciones socioeconómicas:

Chiautla y Tezoyuca.

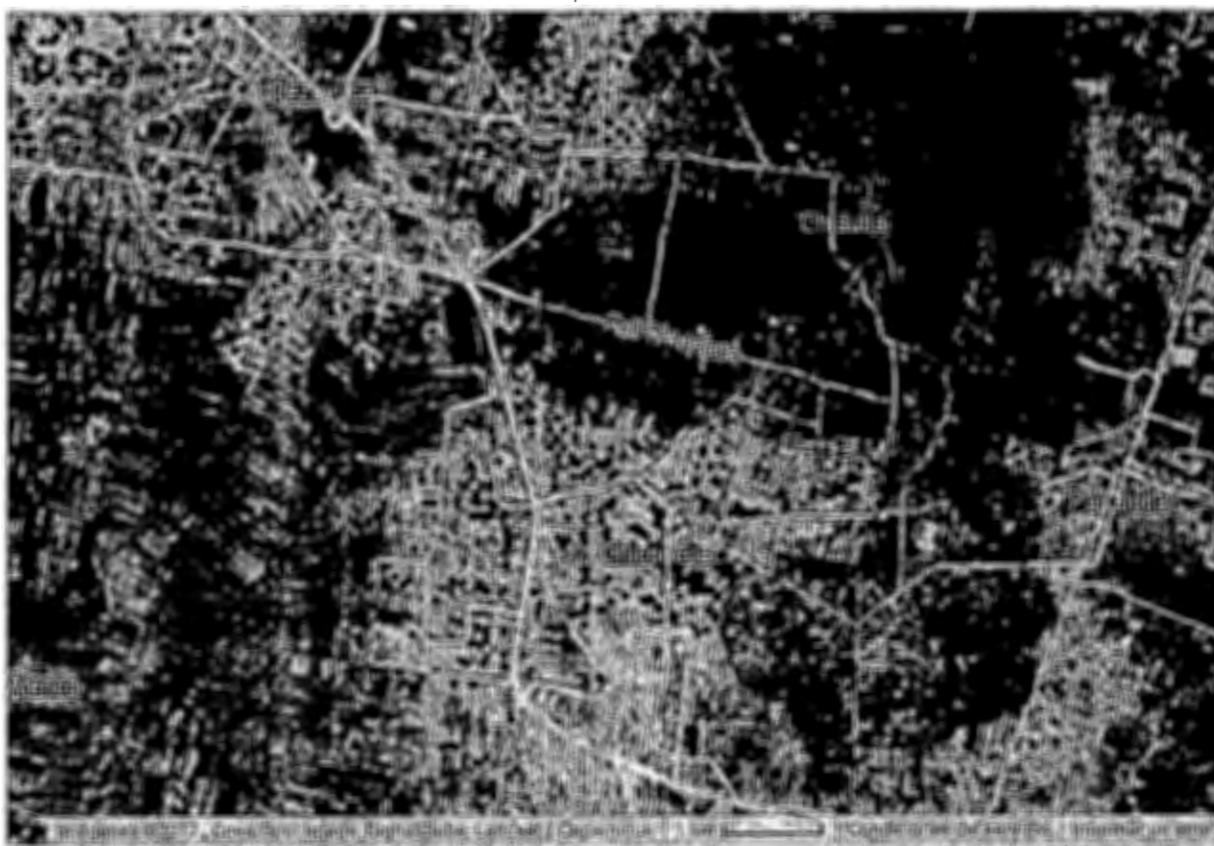
Las principales actividades económicas de estos municipios hasta hace unos años en general eran la agricultura, ahora solo se desarrolla como actividad complementaria de la economía familiar pues ahora se concreta el comercio como principal actividad económica, en Chiautla la situación se concentra en las comunidades cercanas a otros municipios más urbanos como Chiconcuac, Texcoco o Tezoyuca.

Ante la falta de alternativas de empleo en los tres sectores de la economía, la población económicamente activa se traslada a otros municipios, como Ecatepec o Texcoco y a la Ciudad de México, para cubrir sus expectativas de empleo; así mismo, la población se dedica en menor cantidad, al comercio y a la agricultura, tal es el caso de Buenos Aires en Tezoyuca,

- Comercio al por menor
- Comercio al por mayor
- Servicios educativos
- Servicios de salud y de asistencia social
- Servicios de esparcimiento culturales y deportivos;
y otros servicios recreativos
- Servicios de alojamiento temporal y de preparación
de alimentos y bebidas

que por ser una colonia de nueva creación y ubicarse en la parte alta del municipio, y ante la falta de agua para el cultivo, la actividad agropecuaria es casi nula.

Mapa actividad económica y servicios, en Chiahutla. Fuente: Mapa digital INEGI 2017



Ambas comunidades cuentan con servicios de salubridad, como Centros de salud y Clínica del seguro social; centros educativos donde se imparte educación básica desde preescolar hasta preparatoria, aunque recientemente ha tomado relevancia la única universidad de los municipios ubicada en San Andrés Chiahutla, que es de índole privada; y deportivos habilitados y con seguridad; servicios de biblioteca y DIF municipal.

Mercado inmobiliario.

En Tequisistlán con una población aproximada de 7,000 habitantes, se encuentra constituida actualmente por nueve barrios: La Ampliación Tezoyuca tiene cerca de 1200 habitantes y se localiza en la orilla de la carretera federal Texcoco Lechería, por lo que su principal actividad es el comercio, tiene una distancia aproximada a la cabecera municipal de 2 km; La Concepción de Tequisistlán; Los Reyes, San José; San Antonio; Santiago Tequisistlán; Guadalupanos; San Juan y San Andrés.

La carretera federal México-Texcoco atraviesa el municipio, esta se encuentra ubicada a un km de la cabecera municipal y conecta con Atenco, Chiconcuac, Texcoco y la Ciudad de México. Hacia el poniente se encuentra la carretera México-Veracruz.

Tiene una población de 41,333 habitantes.³⁴ y una extensión territorial de 17.46 km cuadrados.

Ejido de Tezoyuca

El poblado de Tequisistlán colinda al suroriente con el poblado de Santa Isabel Ixtapa del municipio de Atenco, mismo de donde se expropiaron tierras para la construcción del Nuevo Aeropuerto para la Ciudad de México.

Hacia el año 2001, 380 ejidatarios del pueblo de Tequisistlán buscaban comprobar que esta localidad formaba parte del municipio de Tezoyuca dado que, desde el año 2000 se venían presentando litigios sobre este territorio con Atenco, para ello fue presentada el acta y plano

³⁴ INEGI, 2015: [<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/mex/poblacion/>]

de dotación por más de 300 has por parte del RAN, donde se estipulaban estos ejidos, como pertenecientes al municipio de Tezoyuca, sin embargo, el gobierno estatal se lo atribuyo a Atenco. El entonces alcalde de Tezoyuca, Fidel Peralta Delgadillo -junto a ejidatarios-, acusó al gobierno mexiquense de crear disputas territoriales y buscar a atribuirle este territorio a ese municipio, en retribución a lo expropiado de Atenco.³⁵

En torno a los elementos señalados de los ejidos de Tequisistlán, es importante hacer énfasis en los asentamientos humanos irregulares que se ha presentado dentro de estos, desde el año 2003³⁶ cuando, según Soto Alva, mediante la intervención de un fraccionador clandestino, se impulsó la compra-venta de parcelas, para lotificarlas y venderlas promoviendo su uso como inmueble para viviendas, todo esto sin ningún servicio urbano, obteniendo así, es el fraccionador clandestino, una ganancia superior al 100% de su inversión al momento de comprar estos ejidos.

Las consecuencias de asentarse de manera irregular dentro de estos ejidos se traducen en una falta de servicios básicos, para que la gente que llega a esta zona pueda acceder a asistencia médica, educación, pavimentación, inclusive a luz y agua, es decir, no se tiene el equipamiento urbano, necesario para ocupar ordenadamente el territorio. Sin embargo, aún con estas carencias, la ocupación popular no regulada, constituye la alternativa dominante de la vivienda popular³⁷, sobre todo en zonas cercanas a las ciudades.

³⁵ La Jornada: lunes 22 de abril de 2002. Disponible en:
[<http://www.jornada.unam.mx/2002/04/22/046n1soc.php?printver=0>]

³⁶ Soto Alva Enrique. "El ejido y la cuestión urbana: una experiencia docente." Tesis para obtener el título de Maestro en Urbanismo. UNAM. Octubre de 2010.

³⁷ Duhau L. Emilio y Cruz Rodríguez Soledad "Suelo para vivienda", en: Entre el Estado y el mercado, la vivienda en el México de hoy. Coulomb Rene y Schteingort Martha (Coords.) Ed. UAM-A y MIA Porrúa, México, 2006.

Congruente con ello, es el caso del poblado de Granjas el Arenal y Santa Rosa, ubicados ambos en ejido de Tequisistlán; muy cercanamente al poblado de Geovillas Terranova en Acolman, donde se ubican casas de la inmobiliaria Geo, la parte donde se localizan estas casas, se encuentran totalmente bardeadas como limitantes a las casas de Granjas el Arenal, en donde, al entrar por una de las avenidas más transitadas, gracias al transporte público, se evidencia radicalmente el cambio de la infraestructura habitacional, pues la mayoría de las casas de Granjas el Arenal y Santa Rosa, se encuentran en obra negra; se evidencia la falta de drenaje público y de luz en varias cuadras, así mismo, a pesar de que las avenidas más concurridas cuentan con abundante transporte público (combis de varias rutas y moto taxis), estas no están pavimentadas.

Hacia el sur, en las orillas de estos poblados se encuentran grandes charcos de agua sucia, y un río de aguas negras en las afueras de las unidades habitacionales, lo cual constituye un foco de infección para los habitantes que se encuentran viviendo cerca de ahí.

En las bardas de varios locales, se encuentran anuncios del grupo antorcha, pidiendo a autoridades, la entrada de la CORETT para la regulación de los asentamientos.

Al conversar con un residente del lugar, de edad aproximada a 25 años, este confirmó la venta de terrenos por parte de ejidatarios, a personas que llegaron del poblado de Nexquipayac e Ixtapan, ambos del municipio de Atenco, así como personas de Tezoyuca, de Ecatepec y de otros estados como Puebla, Oaxaca y Guerrero.

En los ejidos de Chiautla, a diferencia de los del Municipio de Tezoyuca, ninguna de las parcelas ha obtenido el título de "Dominio Pleno" (Con registro en el Instituto de Función Registral del Estado de México, IFREM), para poder cambiar el uso de suelo y que éste ya

no sea solo de uso agrícola, sino comercial, y poder lotificar para vender o construir, sin necesidad de pedir autorización a la Asamblea Ejidal.

Cambios en el tejido social Chiautla y Tezoyuca.

Gracias a un primer acercamiento con pobladores de la región, podemos observar que para las personas oriundas de los municipios se tiene una nueva visión del ejido pues ya no se sigue la vida campesina, y cada vez se ven menos las técnicas tradicionales de arado, a la nueva generación ya no les gusta trabajar el campo porque “...a veces se produce y a veces no”, por lo que los ejidatarios, ven factible y buscan el cambio de uso de suelo, para no tener dificultades al vender los terrenos y así poder “dejar algo a los hijos”, según testimonios de algunos parcelarios:

Aunado a esto, una cuestión que aqueja a los ejidatarios de Chiahutla, es la falta de agua para regar las parcelas -dado que el agua del pozo que abastece a la comunidad de Chimalpa y Ocopulco, ha llegado a su límite de explotación-, sobre todo en la comunidad de Ocopulco, pues a pesar de la existencia de canales de riego, estos no son suficientes para la totalidad de tierras de cultivo, por lo que algunos de los parcelarios se ven en la necesidad de rentar el agua.

Por esta y más razones, es que muchas de las parcelas ya no son trabajadas dentro de Chiahutla, o bien son rentadas/vendidas, a otros ejidatarios del mismo municipio o a veces de Tezoyuca.

El ejidatario, ante la precaria situación que se acontece con la producción agrícola en esta zona, busca obtener la máxima ganancia posible, sobre todo cuando ve llegar la urbanización a sus ejidos, por lo que el precio de \$40.00 pesos por metro cuadrado³⁸, en ese momento resulta remunerable -a corto plazo-, ya que es una cantidad que no obtendría con el uso agrario de este, en más tiempo.

Así mismo, se puede observar que dentro de estos municipios (Tezoyuca, Chiautla, Atenco y aledaños) se tiene una visión diferente del ejido, pues la actividad campesina ya no es la prioritaria para los habitantes, ya que, aunado a todo lo anterior, la conectividad con la ciudad, es cada vez más un incentivo para el cambio de actividades económicas.

³⁸ Óp. Cit. Soto Alva.

Demografía

De acuerdo con el plan de desarrollo municipal de Tezoyuca el mayor porcentaje de concentración de la vivienda se da en dos de las áreas urbanas del Municipio de Tezoyuca: Tezoyuca (cabecera municipal) y Tequisistlán (segunda localidad más importante en el municipio). Para el año 2000, la expansión del territorio urbano fue muy notable para las dos áreas urbanas del municipio, ya que para la Cabecera municipal se anexaron poblaciones en dos colonias más y el número de viviendas ascendía al 61.72% del total municipal, mientras que el de Tequisistlán duplicaron las viviendas, siendo del 25.45% del total municipal, siendo que el 87.18% de las viviendas se concentran en área urbana.

		Población (número de habitantes) por quinquenio.					
Municipio	Superficie (Km ²)	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Acolman	86.88	43,276	54,468	61,250	77,035	136,558	152,506
Atenco	27.38	21,219	27,988	34,435	42,739	56,243	62,392
Chiahutla	20.13	14,764	16,602	19,620	22,664	26,191	29,159
Chiconcuac	6.82	14,179	15,448	17,972	19,656	22,819	25,543
Papalotla	3.59	2,387	2,998	3,469	3,766	4,147	3,963
Texcoco	432.61	140,368	173,106	204,102	204,308	235,151	240,749
Tezoyuca	10.90	12,416	16,338	18,852	25,372	35,199	41,333
Tepetlaoxtoc	172.38	16,120	19,380	22,729	25,523	27,944	30,680

Ilustración 2. POBLACIÓN (número de habitantes) EN VARIOS AÑOS. Fuente: INEGI, varios años.

CONCLUSIÓN

El carácter procesal que está implícito en los términos: “países en vías de desarrollo” o “países de tercer mundo”, ha sido legitimado, difundido y aplicado por organismos internacionales que se fundan bajo el contexto histórico, en el que nace el enfoque de la “modernización”, éste adquiere su legitimidad bajo el discurso estadounidense que combate al comunismo en el año 1949.

Bajo esa misma perspectiva (economicista) se habla de varias etapas en el desarrollo, por las que deben pasar los países que van, desde una sociedad tradicional cuya estructura está limitada en funciones de producción, pues está dedicada en gran parte a la agricultura, hasta una sociedad donde se estimula la índole tecnológica y ésta se expande llegando a transformarla en una sociedad de alto consumo, industrializada y moderna.

Es así, que el desarrollo aparece en el discurso oficial como un problema de crecimiento de economía de mercado, pues los países económicamente más avanzados representan, en esta lógica, el tipo ideal de sociedad a alcanzar, que para lograrlo impulsa la industrialización, la búsqueda por el aumento de la productividad agrícola y la modernización en la tecnología. Todo ello propicia la urbanización ya que, se impulsa el sector moderno reduciendo el sector tradicional.

Socialmente, la transición a la modernidad conlleva un sistema elevado de diferenciación social, donde el sentir, el pensar, y comportarse se modifica y se adapta a dicho cambio. La estructura social básica está dada por un sistema de dos clases: el grupo superior con poder político, y uno inferior compuesto por campesinos, pequeños comerciantes y artesanos (Parsons, 1966).

El obstáculo principal que se presenta en las sociedades tradicionales de aceptar esos cambios es, la resistencia para transformar sus valores, para convertirlos en principios de modernidad, formas concretas de orden y racionalidad.

Todo cambio conlleva resistencias, antagonismos, miedos e incertidumbres; la forma de hacer que se acepte un cambio es de forma gradual. En el caso del aeropuerto esta situación de cambio, se ha venido dando de forma sigilosa desde hace más de 15 años.

En México, desde la reforma a la Ley Agraria (junto a la Ley General de Asentamientos Humanos) se abre la posibilidad de que las tierras ejidales y comunales se desincorporen del régimen agrario (inalienable, inembargable e imprescriptible) para ser ocupadas en diversas índoles, más específicamente como reserva urbana que, al menos en el contexto de esta zona oriente de la ciudad parece privilegiar al sector privado.

Los procedimientos jurídicos que actualmente permiten el cambio de régimen de propiedad del suelo de origen ejidal o comunal, para incorporarlo al desarrollo urbano son la adopción del dominio pleno sobre tierras parceladas y la expropiación por causa de utilidad pública (que, cabe destacar también es aplicada para privilegiar a la extracción minera de los cerros) como acto de autoridad, que rebasa la voluntad de las asambleas ejidales. Ambos mecanismos son ocupados en esta zona de la ciudad para la generación de suelo urbano que favorece la industrialización y el sector empresarial inmobiliario.

Desde los setenta, la ocupación urbana precaria en terrenos ejidales y comunales comenzó a manifestarse en forma masiva, el gobierno propuso acciones y se crearon programas y organismos orientados a regularizar la tenencia de la tierra mediante la desincorporación del régimen agrario (como la Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra,

CORETT). Sin embargo, los esfuerzos gubernamentales, y de la CORETT fueron y han sido insuficientes para resolver la problemática de asentamientos irregulares pues, la situación continúa presentándose en la zona, y se ha extendido hacia el extremo nororiental. Los costos de la tierra muchas veces, resultan inaccesibles para sectores limitados económicamente, por lo que continúan buscando formas de asentamientos que, aunque por el momento sean precarios, en algunos años se verán beneficiados por la llegada de los servicios urbanos.

Dadas las circunstancias de los municipios de estudio, las grandes discrepancias que se encuentran en torno al proceso de urbanización de los municipios, tienen su origen en las dimensiones socio-espacial, ambiental e histórica que se están transformando desde la estructura social, con nuevos asentamientos (regulares e irregulares), con la llegada de nuevas formas de vida, el cambio de las formas de trabajo, la de visión de lo urbano, situaciones de vulnerabilidad ambiental, identidad e historicidad; esta nueva estructura social esta mediada a favor de una visión enfocada al “desarrollo” donde las áreas urbanas y las grandes megalópolis adquieren un papel estratégico para una economía globalizada la cual constituye el macroproceso por el cual se conduce esta obra urbana.

La construcción del Nuevo Aeropuerto de la CDMx, y el discurso oficial que justifica su construcción, obedece a esta lógica de desarrollo, pues está sustentada por la fuerza ideológica de la modernidad y el progreso, que se ha interiorizado en el pensar cotidiano de la población en general, sin tomar en cuenta los múltiples factores de la vida social, el ambiente y la cultura.

Ahora bien, la aceleración de la urbanización ha fortalecido la idea de fluidez, movilidad, migración y conexión de la Zona Metropolitana, con el centro económico de la ciudad la cual, se asocia con la concentración económica -y por ende de la mayoría de la población-.

La agregación física de áreas urbanas, la movilidad social y territorial (por expansión), dan paso a la creación de las metrópolis; se fomentan lugares donde ocurren mayores procesos sociales, las metrópolis son un lugar en el espacio donde se encuentra presente la lucha de las relaciones, interacciones y el anonimato como forma de vida cotidiana, sistemas complejos de interacciones acumuladas en el suelo urbano.

Es por lo anterior, que las ciudades deben privilegiar la participación de la sociedad civil en formas de acción política, pues las ciudades deben analizarse y crearse en función de la gente ya que son construidas y manejadas por ellos, pero en forma de organizaciones e instituciones que: desarrollan servicios, buscan calidad de vida, se resisten al cambio, excluyen, se manifiestan, sufren desigualdades, etc.

Por otro lado, se ha hablado en gran medida por parte de los medios de comunicación oficiales sobre el riesgo de hundimiento y el alto costo de la obra por la aplicación de grandes obras hídricas (cabe señalar aquí, que mucha de la oposición al NAICM es debido a la poca transparencia con la que se avanza su construcción, lo que ha generado desconfianza por parte de académicos, sociedad civil y diversas organizaciones).

En ese sentido, lo que preocupa y concierne muchas dimensiones tanto económicas como sociales, es el posible colapso hídrico de la cuenca del Valle de México, mismo que he tenido la oportunidad de vivir de cerca como habitante de la zona. La escases de agua no solo afecta a los pobladores de los municipios, sino que genera un ciclo que inicia con la escases del líquido y termina con la venta de las parcelas y la oferta de suelo urbanizable, pues la falta del agua limita la producción agrícola. Este tema había representado una problemática que

hasta el momento, se limitaron a aclarar los responsables del aeropuerto, y que Carlos Slim (uno de los principales accionistas del proyecto) ha aceptado abiertamente.³⁹

Aquí, también destaca la función de los cerros de tezotle, tepetate y cantera esenciales en su papel para la filtración de agua que recarga el acuífero del valle de México. El problema no es la construcción de la obra como tal, sino las circunstancias que conlleva su realización en esta zona, pues al ser un espacio de recarga de agua que se acaudala de forma natural y que se filtra con ayuda del material pétreo que se está extrayendo, se corre el riesgo que se altere este proceso natural de filtración.

Actualmente la ciudad es abastecida de los sistemas Lerma y Cutzamala (una cuenca externa a la del valle de México) para cubrir sus necesidades de agua. Una obra de tal magnitud como el nuevo aeropuerto, necesitaría tomar en cuenta la cantidad de agua disponible para satisfacer las necesidades de la población y además proyectar la cantidad de gente a la que se necesitara abastecer conforme la urbanización y el aeropuerto van avanzando.

Se trata entonces de generar procesos de planificación urbana y suburbana sustentables, que promuevan la convivencia con el ambiente, la cuenca y la forma de vida cotidiana de los habitantes originarios, ahora que el proyecto se está desarrollando y el proceso de urbanización se está llevando a cabo. Un modelo que minimice el riesgo de pérdida de los recursos escasos como: el agua, espacios de esparcimiento, medio ambiente, etc. Y contribuyan a un crecimiento ordenado de la ciudad sobre áreas de alta fragilidad.

³⁹ Proceso 18-04-2018. Se anexa esta información puesto que el día de hoy se publicó la noticia. <https://www.proceso.com.mx/530298/slim-y-lopez-obrador-la-verdadera-jugada-sobre-el-naicm>

Para hacer no solo de la cuenca un sitio autosustentable, sino una ciudad verdaderamente sustentable, tanto ambientalmente, como de convivencia cultural donde se destaca el papel del sociólogo como promotor de formas de acción y organización que surgen en los asentamientos con grandes números de individuos heterogéneos.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- Duhau L. Emilio y Cruz Rodríguez Soledad "Suelo para vivienda", en: Entre el Estado y el mercado, la vivienda en el México de hoy. Coulomb Rene y Schteingort Martha (Coords.) Ed. UAM-A y MIA Porrúa, México, 2006
- Mackinlay, Horacio. Las reformas de 1992 a la legislación agraria. El fin de la Reforma Agraria mexicana y la privatización del ejido. En Polis 93. Anuario de sociología. Departamento de Sociología, UAM-I, 1994.
- Pérez Abel. Marginación urbana. El caso del oriente mexiquense. Porrúa. 2010.
- Pérez Castañeda Juan Carlos. "Los procesos agrarios estructurales: distribución, concentración, amortización y desamortización de la tierra en México (1310-2010)" MIMEO.
- Rébora Alberto. Hacia un nuevo paradigma de la planeación de los asentamientos humanos. Porrúa. 2000.

BIBLIOGRAFÍA ESPECIFICA

- De La Cruz Rojas José. Chiautla: Monografía Municipal. Programa De Identidad Estatal (México); Instituto Mexiquense De Cultura; Asociación Mexiquense De Cronistas Municipales. Editorial Toluca. Gobierno Del Estado De México. 1999
- Isunza Georgina. Benjamín Méndez Bahena. Desarrollo inmobiliario y gobiernos locales en la periferia de la Ciudad de México. EURE mayo 2011, vol. 37, no 111, pp. 107-129.
- Moreno Sánchez Enrique, "Atenco, a diez años del movimiento social por el proyecto del aeropuerto. Análisis socio urbano y político" Estudios demográficos y urbanos. Volumen 29, núm. 3 (87), 2014, pp. 541-578.
- Moreno Sánchez Enrique, "Proyecto del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y Atenco, ubicado el oriente de la Ciudad del Estado de México" Revista Universitaria UAEM Texcoco, México 2009. Pp, 19.

- Moreno Sánchez Enrique. "El aeropuerto y el movimiento social de Atenco". Convergencia, Revista de Ciencias Sociales, núm. 52, enero-abril 2010, UAEM, Texcoco. pp. 79-96.
- Muller Montiel, Angela. (2011). Estructura Ecológica de las Ciudades Mexicanas. Revista Mexicana de Sociología, (número 11), pp. 143-161.
- OCDE (2015), Desarrollo efectivo de megaproyectos de infraestructura: El caso del Nuevo Aeropuerto. Internacional de la Ciudad de México, Éditions OCDE, París. [<https://www.oecd.org/centrodemexico/medios/NAICM%20e-Book.pdf>]
- Plan de desarrollo municipal Texcoco 2003, 2015-2018.
- Plan de desarrollo municipal Tezoyuca 2006-2009
- Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 [<http://pnd.gob.mx>]
- Pradilla, Emilio (2003), "Los megaproyectos urbanos", en La Jornada en Internet. Disponible en: [www.jornada.unam.mx]
- Soto Alva Enrique. "El ejido y la cuestión urbana: una experiencia docente." Tesis para obtener el título de Maestro en Urbanismo. UNAM. Octubre de 2010.

Fuentes electrónicas:

- <https://www.gob.mx/gobmx/articulos/que-es-la-cop21-de-paris>
- <http://www.gob.mx/nuevaagendaurbana>
- <http://www.aeropuerto.gob.mx/>
- Proyecto aeroportuario. Resumen Ejecutivo SEMARNART.
<http://apps1.semarnat.gob.mx/dgiraDocs/documentos/mex/resumenes/2014/15EM2014V0044.pdf>
- <http://www.proceso.com.mx/498184/las-minas-la-muerte-abastecen-al-nuevo-aeropuerto>
- <http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2016/11/03/cuatro-maneras-construir-ciudades-futuros>
- https://elpais.com/diario/2010/04/05/sociedad/1270418405_850215.html