

“PROYECTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EN TEXCOCO Y ATENCO, UBICADO EN EL ORIENTE DEL ESTADO DE MÉXICO.

Dr. Enrique Moreno Sánchez¹

Resumen

La investigación se refiere al estudio urbano y ambiental de los municipios de Texcoco y Atenco, donde se abordan temas complejos porque indagan el contexto y el origen de este megaproyecto urbano, que tiene gran trascendencia para la vida de los pobladores e involucra distintos niveles de gobierno. Además se da en un contexto de una gran diversidad sociopolítica, económica, y de intenso crecimiento urbano. Se parte de una reflexión teórica acerca del Proyecto del Aeropuerto en Texcoco, la manera en que se desarrolló el conflicto social, la participación de los distintos actores y las múltiples dimensiones (social, económica, política y ambiental) que comprende este tipo de trabajos. Se precisan y analizan los elementos más importantes de la estructura territorial, urbana, ambiental, y de gestión, en los municipios de Texcoco de Mora y San Salvador Atenco ubicados en el oriente del Estado de México.

Palabras claves: aeropuerto, urbanismo y municipio

Abstract

The investigation covers the urban and environmental study of the municipalities of Texcoco and Atenco, where complex issues are addressed because it explores the context and origin of this mega city, which has great significance for the lives of the people and involves different levels of government. Also occurs in a context of great diversity sociopolitical, economic, and intense urban growth. It starts from a theoretical reflection of Texcoco Airport Project in the manner in which developed social conflict involving different actors and the multiple dimensions (social, economic, political, and environmental), including such jobs. Are needed and discussed the most important elements of the territorial structure, urban, environmental, and management in the municipalities of Texcoco de Mora and San Salvador Atenco, located in eastern Mexico State.

Key words: airport, urbanism and municipality.

Introducción

La presente investigación se refiere a las condiciones sociales, urbanas y ambientales de los municipios de Texcoco y Atenco, específicamente en relación con el proyecto del aeropuerto internacional de la Ciudad de México. En este trabajo se abordan las dimensiones: social, urbana, ambiental, y jurídica. Estos municipios son parte de la Zona

¹ Profesor –Investigador de Tiempo Completo de la Universidad Autónoma del Estado de México. Centro Universitario UAEM Texcoco. Correo electrónico: enriquemoreno17@yahoo.com.mx.

Metropolitana de la Ciudad de México y están insertos en la dinámica metropolitana de la zona centro del país, estrechamente vinculados al Distrito Federal. La experiencia de la propuesta del megaproyecto urbano en sus territorios es el principal objetivo de este estudio, en el marco de una realidad urbana, cada día más compleja y cambiante.

Es en esta zona donde se registran los procesos más intensos de urbanización y de degradación ambiental; sus efectos son evidentes y éste es uno de los problemas que genera la construcción de grandes obras urbanas. Por un lado existe una racionalidad sustentada en el crecimiento de una economía con efectos depredadores de los recursos naturales, tanto en el contexto de las economías globalizadas como las que están en vías de desarrollo y dependientes. Por el otro lado existe la herencia cultural, la identidad, la diversidad étnica, la histórica, la política y la social del Valle de México.

En muchas regiones de América Latina y de México, las grandes zonas metropolitanas se caracterizan por presentar un patrón de urbanización anárquico; las desigualdades sociales, territoriales, la escasa planificación urbana, las diferencias en los estilos de vida, la pobreza, la insuficiente infraestructura, la carencia de vivienda, el pésimo transporte, y los diversos problemas ambientales caracterizan a la periferia. Las grandes disparidades se asocian con la excesiva concentración económica y poblacional de la zona metropolitana (Calva, 1996). Sin embargo, no es exclusivamente un problema de crecimiento poblacional, sino de características que adquiere este patrón de urbanización.

La teoría urbana permite incorporar en el análisis las formas de organización productiva y el progreso técnico; las bases de la gobernabilidad y la gestión; la preservación del ambiente y la organización de la sociedad que habita al interior de las mismas. Además, el desarrollo urbano regional adecuado incorpora también equidad y participación.

Tratar de relacionar una obra urbana con el caso de dos municipios del Estado de México, donde se intentó construir el mejor y más importante aeropuerto internacional del país, trasciende al plano de lo social y de lo político; se considera que este tipo de investigaciones permite comprender la complejidad de los procesos de urbanización. La dimensión socio-espacial, ambiental e histórica, se inserta en la transformación estructural de la sociedad, en una economía globalizada donde las áreas urbanas y las grandes megalópolis adquieren un papel estratégico.

Los actores del movimiento de Atenco se identificaron a partir de sus mismas demandas, de una misma identidad, de sus principios, de una lucha común, de su condición social, económica y cultural; de sus reivindicaciones y sus características socioculturales, de una lucha por conservar un tipo de vida y de organización. Parecería una crítica a la racionalidad económica que prevalece, donde las reacciones sociales se pueden confrontar con la dinámica de la modernidad, con la globalización. Donde se tiene la impresión de que estas luchas están latentes, se mueven en el ámbito de los nuevos paradigmas que tienen que ver con un nuevo desarrollo, con la seguridad, con el respeto de nuestro entorno, con la democracia, con la libertad. Desde Chipas y el movimiento del Ejército Zapatista de Liberación Nacional (EZLN), los nuevos movimientos expresan una tensión, se manifiestan en un descontento generalizado acumulado por una situación difícil de nuestra economía,

de la seguridad, de mayor y mejor empleo, de mejor reparto de la riqueza nacional, por un cambio en ejercicio del poder, donde la protesta masiva, sordida, silenciosa, por los distintos actores de la sociedad, ha cobrado fuerza.

Después de los años ochenta imperó en el oriente del Estado de México una política de desarrollo urbano poco planificado, con una visión limitada por los gobiernos de esta región. Es así que grandes compañías constructoras de vivienda como GEO, ARA, SARE, HIR, tienen mayor injerencia en los asuntos de uso de suelo, urbanización y ordenamiento territorial en el oriente del Valle de México. De esta manera se dan grandes asentamientos urbanos de alto impacto² en municipios como Ixtapaluca, Valle de Chalco, Chalco, y más recientemente en Chicoloapan, Ecatepec y Los Reyes. Estos presentan un crecimiento urbano importante. Texcoco y Atenco, no están ajenos a esta presión urbana, donde el uso de suelo será una determinante en el desarrollo deseado, de ahí que se reconozca su precarismo urbano, donde la base económica, tanto industrial como de servicios presenta un escaso desarrollo, el sector agropecuario se encuentra en una situación crítica y los niveles de desempleo y los bajos ingresos son una realidad en la región.

Características sociourbana, territorial y ambiental de los municipios de Texcoco y Atenco.

Municipio de Texcoco

El municipio de Texcoco se localiza en el oriente del Estado de México y forma parte del Valle Cuautitlán- Texcoco (VCT), así como del área metropolitana de la Ciudad de México en su parte oriente. Se ubica a 23 kilómetros del Distrito Federal en la parte nororiental del Estado, pertenece a la Región Económica III que lleva su nombre, es sede de distrito judicial, electoral y rentístico. Limita al norte con los municipios de Atenco, Chiconcuac, Chiautla, Papalotla y Tepetlaoxtoc; al sur con Chimalhuacán, San Vicente Chicoloapan, Ixtapaluca y Netzahualcóyotl; al este con el estado de Puebla y Tlaxcala

La superficie, según el gobierno del Estado, es de 428.53 km², en la cual habitan, 216,081 habitantes (INEGI, 2005). La cabecera municipal concentra más de 109,000 habitantes, es por tanto una ciudad media y en sus diversas comunidades concentra el resto de la población en un total de 53 delegaciones, pueblos y rancherías, con una densidad de 405,34 hab/km², la cual es menor con respecto a la del Estado de México, que es de: 610.25 hab/km².

² Consideramos asentamientos de alto impacto, aquellos donde el tipo de vivienda considera una construcción promedio menor a los 70 metros cuadrados, habitan de 4 a 6 personas, existen más de dos mil viviendas en un espacio compartido y reducido. Ejemplo ciudad “Galaxia”, “los Héroes”, “Casas Hir”, ubicadas en el municipio de San Vicente Chicoloapan, donde el último decenio se concentraron más de 15 mil viviendas, y su problemática se refleja fundamentalmente en los servicios de agua, drenaje, basura; además se han convertido en verdaderas ciudades dormitorio, donde sus habitantes poco integrados encuentran su entorno social.

Texcoco es un municipio donde la actividad comercial, de servicios y pequeña industria maquiladora es fundamental en su economía. La gran cantidad de establecimientos comerciales formales e informales, taxis con permisos oficiales y no oficiales así como instituciones educativas son los que sostienen su estructura económica.

La elevación de los niveles económicos de un municipio o de cualquier otra unidad económico-administrativa no tiene una importancia por sí misma. Si bien, el crecimiento de la actividad económica es una condición necesaria para el mejoramiento de las condiciones de vida, no es suficiente si no se combina con factores de ingreso y de calidad de vida, hacia lo cual deben tender las acciones del gobierno municipal.³ (Ver siguiente cuadro)

CUADRO 1
ACTIVIDADES POR SECTOR ECONÓMICO EN TEXCOCO

	Sector			
	I	II	III	no específico
Estado	5.12	30.86	58.57	3.59
Municipio	6.90	27.19	61.26	3.58

Fuente: INEGI, 2000.

Así mismo, Texcoco se caracteriza como un centro importante educativo, en la rama de servicios, pues se encuentran instaladas instituciones como la Universidad Autónoma Chapingo (UACH), que cuenta con más de 6,000 estudiantes, 1,210 Académicos, 2,623 administrativos (Anuario Estadístico, 2000); el Colegio de Posgraduados (CP), centro público de investigación en ciencias agrícolas y desarrollo agrícola de posgrado, cuenta con más de 600 docentes, 1,400 administrativos y un promedio anual de 700 alumnos de posgrado; el Centro Internacional de Mejoramiento de Maíz y Trigo (CIMMYT), institución dedicada a la investigación de maíz y trigo en el ámbito internacional, con más de 200 investigadores y 600 trabajadores.

Las anteriores instituciones en conjunto tienen un presupuesto superior a 1,900 millones de pesos de manera anualizada (2009), el gasto de sueldos y salarios es en promedio del 70 por ciento del presupuesto asignado. También existe el INIFAP del Valle de México, institución dedicada a la investigación forestal y agropecuaria; cuenta con más de 150 investigadores y 200 trabajadores administrativos; existe El Centro Universitario UAEM Texcoco, dependiente de la Universidad Autónoma del Estado de México, más de 2,500 alumnos y 170 profesores; un Campus de la Universidad del Valle de México, con más de 1,500 alumnos y 120 académicos, así como tres universidades privadas de distinta denominación.

Lo anterior ubica a Texcoco como un municipio importante por la cantidad de instituciones dedicadas a la educación e investigación a nivel Licenciatura y Posgrado. En el oriente del Estado de México, Texcoco presenta características muy particulares en la prestación de

³ Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Texcoco, Edomex., 2002. Pág. 23.

servicios educativo; lo anterior ha permitido dar empleo a más de siete mil personas con una derrama importante en la economía del municipio y de la región.

La cobertura de servicios públicos dentro del municipio puede considerarse como aceptable. La dotación de agua potable es de 93.9 y con drenaje de 88.0 por ciento; viviendas con drenaje y electricidad 82.92 por ciento del total de viviendas; con energía eléctrica 99 por ciento; el total de viviendas registradas según el censo del 2000 fue de 43,819, con un promedio de 4.6 ocupantes en viviendas particulares. Datos no precisos abundan en el alumbrado público; el municipio estima una cobertura del 75 por ciento, pero puede ser de 65 por ciento. Existe rezago para varias comunidades y calles de la ciudad de Texcoco. Por lo que respecta a la basura, Texcoco genera aproximadamente 350 toneladas al día, de este volumen sólo 125 toneladas son recolectadas; es decir, sólo el 35.7 % se recolecta, existiendo grave rezago que aún no resuelve el gobierno municipal (Plan de Desarrollo Municipal. 2000-2003).

Lo ambiental

Las características del uso, así como la conservación de los recursos naturales, son experimentadas día con día por la población que habita en estos municipios de la zona oriente del Valle de México; las tasas de migración campo-ciudad así como la puesta en marcha de modelos de "desarrollo" o "crecimiento económico", son algunos puntos que se observan en los municipios de esta zona que es una de las regiones consideradas, (según estudios de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Gobierno de la Ciudad de México, Universidad Autónoma Chapingo, Colegio de Posgraduados y otros organismos nacionales) como aquellas en las que la degradación de recursos naturales probablemente se dé en los índices más altos, debido a la gran contaminación atmosférica, la polución de las aguas y de los suelos, la pérdida de los hábitat naturales de desarrollo para numerosas especies de flora y fauna (y de las mismas especies). También surgen altos índices de deforestación y de erosión, contaminación del suelo y aguas superficiales y subterráneas por el uso indiscriminado de agroquímicos, sobre todo en la agricultura intensiva de hortalizas y en los invernaderos de floricultura, la contaminación con desechos sólidos y basura ocurre alrededor del ex Lago de Texcoco, así como a lo largo de todos los ríos y carreteras locales del municipio de Texcoco.

La contaminación por aguas negras y la demanda por el uso de éstas para mejorar los terrenos salitrosos y para riego de alfalfa representan una necesidad prioritaria; la acumulación de basura estimada en más de 350 toneladas diarias, sólo 125 se recolectan diariamente, con 1.7 Kg./día/habitante (Plan de Desarrollo Municipal de Texcoco, 2000-2003: 17) lo cual representa un problema a corto y mediano plazo aún sin resolver. El problema de la basura parece ser más complejo, pues para el 2005 concluyó la vida útil del relleno sanitario del Bordo Xochiaca, donde se deposita la basura y diferentes desechos de Texcoco, Atenco, Ixtapaluca, Los Reyes, Ciudad Nezahualcóyotl y varias delegaciones de la Ciudad de México. No existe relleno sanitario regional o local, la basura se deposita en el tiradero del Bordo poniente 2 ex Lago de Texcoco.

Uno de los principales cuerpos de agua es el Lago Nabor Carrillo, dentro del ex Lago de Texcoco. Los escurrimientos de los cerros Telapón y El Mirador o Tláloc generan una zona de enorme calidad agrológica en la subregión Texcoco, por lo que es fundamental evitar el deterioro y ocupación de esta zona. 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. Pese a que la precipitación promedio del municipio de Texcoco es de 750 milímetros anuales, superior a la media del VCT, como se señaló en la fase descriptiva, poca es el agua que se aprovecha directamente o se rescata de manantiales y pozos con recarga natural.

El municipio de Texcoco forma parte de la cuenca del Valle de México y otrora del propio Lago de Texcoco, hacia donde fluían los ríos de la vertiente de la zona occidental de la Sierra Nevada. Este municipio cuenta con cinco ríos, su gran mayoría contaminados por plomo (Pb), bióxido de azufre (SO₂), monóxido de carbono (CO₂) y diversos hidrocarburos, entre otros contaminantes.⁵

Si bien los ríos se generan en la parte alta de la Sierra Nevada producto del deshielo y de las precipitaciones, al ir pasando por cada una de las localidades son utilizados como receptores de las redes del drenaje; esta situación provoca que al cruzar por la cabecera municipal y los poblados de más abajo, estos ríos ya presenten un alto nivel de contaminación. Otro asunto es la concentración de basura así como la descarga de las aguas residuales y drenajes domésticos de las localidades del municipio a los ríos y canales que cruzan de este a oeste, y que desembocan en el ex vaso de Texcoco. Es de señalar que la fuente de contaminación o descarga de aguas residuales se da tanto en las comunidades tradicionales del municipio como en las colonias modernas.⁶

Municipio de Atenco

El municipio de Atenco se localiza en la parte central del Valle de México y en el oriente del Estado de México; se encuentra separado del Distrito Federal por los municipios de Nezahualcóyotl y Ecatepec. Limita al norte con los municipios de Acolman y Tezoyuca, al sur con el municipio de Texcoco, al este con Chiautla, Tezoyuca y Chinconcuac, y al oeste con el municipio de Ecatepec. En los años de 1990-95, presentó una tasa de crecimiento de 5.9% y en el lustro de 1995-2000 de 4.23%, con una densidad de población de 246.54 hab/km², la cual es muy inferior al promedio estatal que fue de 610.25 hab/km²; si se compara con el municipio vecino de Texcoco, el cual tuvo una densidad de población de 405,34 hab/km², su crecimiento fue mucho menor.

Para 1980, la población de Atenco era de 16,418 habitantes, en 1990 aumentó a 21,219 y en el 2000 fue de 34,435 habitantes; es decir, en dos decenios se duplicó su población y tuvo en términos absolutos un incremento de 18,017 personas en tan sólo dos decenios. En el año 2005, registro un total de población de 49,402 habitantes (INEGI, 2005), es decir en un

⁵ "Reporte ambiental del Río Texcoco". INSTRUCT, Pág. 17-23, 1998.

⁶ Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Texcoco, 2003. Pág. 51.

lustro creció más de 10 mil personas, producto de la migración metropolitana y del proceso natural de crecimiento de la población en el municipio.

Atenco se caracteriza por ser un municipio dedicado a la pequeña industria manufacturera, donde la maquila es importante para la economía local, emplea a más de 3,565 personas, lo cual representa el 30.91 por ciento de la población ocupada (INEGI,2000). El comercio y actividades relacionadas con la construcción y transporte son otras de las ramas de actividad de la población económicamente ocupada. Gran parte de la población dedicada a las actividades comerciales, industriales y de servicios labora en los municipios colindantes de Texcoco y Chiconcuac o en el área metropolitana del Valle de México.

El municipio no cuenta con centros importantes de educación como es el caso de Texcoco, tampoco existe una industria relevante que presente un impacto en el empleo, no existen empresas importantes instaladas en esta localidad; La agricultura sólo ocupa a 693 personas (INEGI, 2000), y sus principales cultivos son el maíz, frijol, cebada y alfalfa.

Con respecto a la infraestructura urbana y la cobertura de servicios públicos, en Atenco puede ser considerado como aceptable, sin llegar a ser eficiente en 100 por ciento. En 1990, el servicio de agua potable llegaba a más del 80% de las viviendas; para 1995 de las 5,700 viviendas registradas, 2,117 viviendas disponían de agua dentro de la vivienda, 3,305 dentro del terreno pero fuera de la vivienda, 26 se abastecían de llave pública y tan sólo 249 no disponían de agua entubada. Para el año 2000, el número de viviendas llegó a 7,038 y el 95.29% cuentan con agua (INEGI, 2000).

Lo Ambiental

Durante el conflicto del aeropuerto, muchas ONG, grupos ambientalistas y partidos políticos, como el verde ecologista, expresaron su molestia por la posible pérdida de hábitats naturales de flora y fauna en la región si se ubicaba el aeródromo en terrenos de esta zona. La verdad es que difícilmente se conocen las características ambientales del municipio y se desconoce en mucho cuales son los principales problemas ecológicos de esta localidad. Muchos de sus pobladores y de las autoridades no conocen la magnitud de los asuntos ambientales y la relación que puede guardar con el tipo de desarrollo urbano y económico.

La erosión, la contaminación del suelo y de las aguas superficiales y subterráneas así como el efecto de desechos sólidos y basura que se puede observar en todos los ríos de Atenco y sus arroyos es una constante en todo el municipio.

En Atenco, el suelo está relacionado con sedimentos de tierras arenosas, producto de un proceso lacustre de barro. La tierra degradada o con fines de tipo habitacional o urbano depende del uso que se le ha aplicado en este último decenio, tierras blandas sobre las cuales se asienta una parte importante de la población desde épocas prehispánicas.

La acumulación de basura estimada es de 18 toneladas de basura al día; cada habitante del municipio produce 1.9 kilogramos de basura diaria, de estas 12 toneladas (66%) son recolectadas diariamente por el Ayuntamiento a través del sistema de camiones recolectores. El 33% restante son depositados en terrenos baldíos o en tiraderos clandestinos.⁷ El servicio sólo se presta en la cabecera municipal y las demás comunidades carecen de éste. El restante 55% de la población no tiene acceso a este servicio municipal. Funciona un concesionario privado que con dos camionetas (de 1.5 toneladas cada una), presta el servicio a las otras comunidades; en forma regular este servicio puede coleccionar hasta tres toneladas diarias; aún así, se dejan de captar al menos otras tres toneladas. Si el servicio público y privado fuese regular, existiría un déficit de tres toneladas diarias, esto considerando que no existan fallas mecánicas o inesperadas que impidan a las unidades dar el servicio. Semanalmente se captan 96 toneladas de desechos sólidos con destino final en el relleno sanitario del Ex lago de Texcoco (Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2003).

Lo anterior representa un problema a corto plazo aún sin resolver. La concentración de las actividades comerciales y de la pequeña industria que existe implicará costos económicos y ambientales para dotar de servicios básicos a la población futura. Lo anterior representa costos económicos y disposición de adecuados recursos naturales aún sin medir o cuantificar, pues su impacto se encuentra subordinado en gran medida a disposiciones económicas y jurídico-administrativas.

Uno de los cuerpos de agua más importantes fue el depósito de evaporación conocido como “El Caracol”, aunque se encuentra territorialmente dentro del municipio de Ecatepec, colinda con la comunidad de Santa Isabel Ixtapa, actualmente El Caracol está seco y provoca grandes tolveneras salitrosas que afectan a una parte importante de los dos municipios. A diferencia de Texcoco, este municipio no cuenta con manantiales; existen 20 pozos registrados para consumo doméstico, y casi la mitad son administrados por los comités de agua, otros pozos son utilizados para el riego agrícola.⁸

El agua de Atenco no es de la mejor calidad que en la región; existen comunidades como la de Francisco I. Madero, donde el agua se encuentra aproximadamente a 20 metros; sin embargo, presenta grandes concentraciones de sales y elementos químicos no aptos para el consumo humano o animal.

El municipio de Atenco forma parte de la cuenca del Valle de México y otrora del famoso Lago de Texcoco, hacia donde fluían los ríos de otros sitios. Los ríos que desembocan en Atenco, son: San Juan, que nace en San Juan Teotihuacán, otro es el Xalapango, que nace en San Miguel Tlaixpan en Texcoco y se une con el de Coxcacaco, otro es el de Papalotla, el cual se junta con el río Hondo y a la altura de Acuexcomac nace otra división que da

⁷ Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2003.

⁸ Información proporcionada por Álvaro Sánchez, Jefe del Departamento de Ecología del H. Ayuntamiento de Atenco 2003-2006, considera que son 20 pozos destinados a la actividad agrícola.

lugar al río San Bartolo.⁹ Estos ríos se han convertido en drenajes y tiraderos de las distintas comunidades de Atenco y de los municipios que atraviesan; estudios preliminares demuestran que se encuentran contaminados por plomo (Pb), bióxido de azufre (SO₂), monóxido de carbono (CO₂) y diversos hidrocarburos, desechos sólidos, animales.¹⁰

El proyecto de aeropuerto internacional en Texcoco y Atenco, en el Estado de México

El movimiento de pasajeros, y de mercancía, el cual se considera como un medio de integración social y cultural, ha sufrido varios cambios en el transcurso del tiempo que han determinado una división progresiva de dos de sus factores principales: la necesidad de intercambio y la utilización del espacio. Mientras tanto, su base económica, que se da por el movimiento expansivo del capital y se expresa como circulación general, es la misma.

La utilización del espacio aéreo significa múltiples relaciones entre los elementos en un esquema de organización de flujos o movimientos tangibles, como es el pasaje y la mercancía, insumos, etc.¹¹

Se evalúa que al desarrollo del sistema de transporte aéreo mexicano le siguen faltando dos puntos importantes: *a)* crear nueva tecnología aeroportuaria, *b)* buscar nuevos sistemas para el transporte aéreo alternativo y ser innovador en los servicios aeroportuarios, siendo congruente con un esquema más eficiente y vinculado a otros medios de transporte, como el terrestre, ferroviario y marino en la dinámica social y económica del país.

La demanda y oferta de servicios aeroportuarios después de los atentados del 11 de septiembre del 2001 en la ciudad de Nueva York, se ha convertido en una prioridad para este tipo de transporte, se debe analizar el servicio a nivel regional e internacional así como sus posibles beneficios y pérdidas que se pueden generar. Por otra parte, el Gobierno Federal presentó la propuesta de *descentralizar los servicios aeroportuarios*, el cual consiste en reorganizar y descentralizar las actividades aeroportuarias del centro del país. El Proyecto considera dos grandes rubros: *a)* la ampliación del actual aeropuerto de la (AICM), *b)* mejorar la infraestructura aeroportuaria de los aeropuertos de Toluca en el Estado de México y el de Huejotzingo, en Puebla, que servirán como apoyo en la descentralización de la demanda que existe en el AICM. Con la *demandas de Servicios*

⁹ Abrahán Sánchez, Martín. *Monografía Municipal de Atenco*, Instituto Mexiquense de Cultura. Gobierno del Estado de México. 1999. Pág. 21-22

¹⁰ Al respecto, investigadores de la Red Interamericana para el Estudio y formación en el uso de los Recursos Naturales para la Transformación de la Comunidad (INSTRUCT), realizan una serie de diagnósticos en el Río Texcoco, mismos que consideran que los ríos de Atenco presentan un grado de contaminación aún no evaluados por los organismos responsables.

¹¹ El país de China decidió invertir más de 1,300 millones de dólares en adquirir nuevos aviones para brindar un mejor servicio nacional e internacional y ser competitivos en lo comercial, en los servicios, en lo financiero y lo turístico; también el gobierno chino decidió construir en los próximos 15 años, 100 nuevos aeropuertos nacionales e internacionales. Nota aparecida en el Diario *New York Times*, el pasado 13 de noviembre del 2003.

*Aeroportuarios del Centro del País*¹², se presenta una alternativa derivada por la cancelación del proyecto aeroportuario Texcoco.

Elementos de decisión para construir el nuevo aeropuerto

El aeropuerto requiere, en primer lugar, la consideración primordial de aspectos aeronáuticos y de la estructura del espacio aéreo, condiciones orográficas, capacidad potencial de operaciones, capacidades de pistas, impacto de demoras, etc., así como un análisis económico, social, de transporte, de desarrollo urbano y regional, físico y ambiental.

El investigador Javier Delgado (2005), dice: que un aeropuerto es una estructura regional, gran parte de sus viajes son para usuarios de una región y es importante tener no solo una visión de una característica de una obra urbana, pues se debe considerar la influencia de la obra. Tanto, Texcoco y Tizayuca, son decisiones complejas, decidir sobre un solo aspecto es poco acertado, son varias variables a considerar. Texcoco está muy erosionado y conurbaría de manera rápida, en cambio Tizayuca tardaría un poco, pero finalmente se conurbarían las dos opciones, sería algo inevitable. En el caso de Texcoco, los conos de aproximación quedarían en ex vaso; a menos que se ocupara no sería afectado. En cambio, Tizayuca en un largo plazo, las trayectorias estarían ocupadas por la población.¹³

El proyecto *Ambiental Nuevo Texcoco*, que promovió el Gobierno del Estado de México (1999-2005), en su mensaje publicitario se refería a “más que un aeropuerto, un proyecto de vida”.

El aeropuerto propuesto contaría además con tres pistas paralelas secundarias, que duplicarían la capacidad del aeropuerto actual y reducirían significativamente retrasos y cancelaciones. Se afirmaba que se designaría al área del lago de Texcoco como zona de protección ecológica, lo que evitaría el riesgo de la especulación.

La dimensión y evolución del conflicto

La idea principal de este apartado es contribuir a la mejor comprensión del movimiento que se desarrolló antes y después del decreto de expropiación en los territorios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán, ubicados en el oriente del Estado de México, y que son parte de la zona metropolitana de la Ciudad de México. El periodo analizado comprende de febrero de 2001 a diciembre del 2003.

Algunos especialistas consideran que el actual aeropuerto internacional de la Ciudad de México es insuficiente para las necesidades aeroportuarias de la zona metropolitana de la Ciudad de México y de la región centro del país. Otros consideran que el desarrollo económico del país se asocia a las distintas obras de infraestructura del país, entre éstas la

¹² El documento oficial difundido por ASA, se titula “Acciones para Atender la Demanda de Servicios Aeroportuarios del País.” Mayo de 2004.

¹³ Fragmentos de la entrevista realizada al Dr. Javier Delgado del Instituto de Geografía de la UNAM, el 29 de marzo de 2005. El investigador pudo participar en el proyecto del nuevo aeropuerto propuesto para la ZMCM, en el año 2001.

construcción de un nuevo aeródromo como el que se propuso en el año 2001 para la zona metropolitana de la Ciudad de México.

También el asunto del aeropuerto en la región oriente del Estado de México y en particular en el municipio de Atenco, presenta otra percepción, más allá de un beneficio económico, pues para muchos es un asunto sociológico y cultural, donde la preservación de sus identidades comunitarias son lo más importante (Alcayaga, 2002).

No cabe duda que el asunto de la construcción del nuevo aeropuerto internacional para la zona metropolitana, resultó polémico, cuestionable y diversas instituciones y actores se involucraron. Sin duda, el Gobierno Federal fue poco claro hacia los habitantes de la región donde se instalaría este megaproyecto urbano; los argumentos técnicos fueron muy reduccionistas y poco comprensibles, como decir que las tierras son salitrosas y poco productivas no fue argumento sólido para la construcción de un aeródromo. También prevaleció la idea de que la *tierra no tiene valor y que no se vende*.

Es importante reflexionar y valorar estos movimientos sociales que presentan un impacto importante en lo urbano, lo social, lo político y lo económico, en donde una zona y región pueden ser más importantes de lo que parece, donde el federalismo y la democracia en México consideran propuestas que permitan revertir las marcadas desigualdades entre el centro y las regiones, entre las ciudades ricas y las pobres, entre quienes en el interior de las mismas acceden a condiciones de vida excelentes, comparables a cualquier metrópoli del mundo, y quienes deben soportar carencias y deficiencias en acceso a los bienes y servicios básicos (Ziccardi, 2003).

Por ello, el conflicto del aeropuerto en la región de Texcoco tiene que ver con una compleja realidad local, en la que es difícil construir nuevas bases para una gobernabilidad democrática en la que la participación ciudadana funcione como uno de sus principales sustentos.

La reivindicación por lo local, se traduce en la demanda por una mayor democracia, que pretenda disminuir las diferencias sociales, económicas y políticas diferentes en las regiones del país (Guillén, 1996).

Surgen las siguientes interrogantes ¿Qué tan factible era construir un aeropuerto en la zona del Valle México la cual presenta un considerable número de problemas urbanos, sociales y ambientales? ¿El construir megaproyectos urbanos a quién beneficia? ¿Los habitantes de Atenco, Texcoco y municipios cercanos se benefician con estos proyectos de infraestructura urbana? Estas fueron preguntas de esta investigación a diversos actores de la región, pobladores de la zona, grupos académicos y funcionarios de los distintos niveles de gobierno.

CONCLUSION

1.- En distintos ámbitos de la vida política y académica se expresaba que el asunto del aeropuerto en Atenco y de los ejidatarios, era un tema relacionado con la aplicación de la Ley y el orden, de la legalidad y del estado de Derecho, de la falta de voluntad política y de acuerdos. También se dijo que el problema se agudizó, por no existir un adecuado precio de sus tierras; de una falta de eficiencia en la administración pública, la falta de un adecuado diálogo entre los distintos actores. Para otros el asunto de Atenco es un parámetro de las decisiones de gobierno, es decir, es una manera de tratar de resolver una problemática social.

2.- En estos territorios se da la mayor concentración de servicios y equipamientos urbanos, y por tanto, corresponde a las autoridades en sus distintos ámbitos, buscar formas de gestión innovadoras que permitan mejorar la eficacia, la eficiencia y ofrecer una mejor calidad de vida a sus habitantes. Se considera que esta zona es una megaciudad, la cual sigue concentrando y centralizando sus actividades productivas y económicas, mostrando la gran complejidad que tiene que experimentar día a día; la cual se agudiza con problemas ambientales, mientras los gobernantes continúan con una retórica absurda y escasamente comprensible en la mayoría de los casos.

3.- Después de los años ochenta imperó en el oriente del Estado de México una política de desarrollo urbano poco planificado, con una visión limitada por los gobiernos de esta región. Es así que grandes compañías constructoras de vivienda como GEO, ARA, SARE, HIR, tienen mayor injerencia en los asuntos de uso de suelo, urbanización y ordenamiento territorial en el oriente del Valle de México. De esta manera se dan grandes asentamientos urbanos de alto impacto en municipios como Ixtapaluca, Valle de Chalco, Chalco, y más recientemente en Chicoloapan, Ecatepec y Los Reyes la Paz. Estos presentan un crecimiento urbano importante. Texcoco y Atenco, no están ajenos a esta presión urbana, donde el uso de suelo será una determinante en el desarrollo deseado, de ahí que se reconozca su precarismo urbano, donde la base económica, tanto industrial como de servicios presenta un escaso desarrollo, el sector agropecuario se encuentra en una situación crítica y los niveles de desempleo y los bajos ingresos son una realidad en la región.

4.- La experiencia de las políticas públicas emprendidas hasta ahora dan cuenta de que los compromisos de los gobernantes y de las instituciones no siempre se cumplen, más aún en ciertos casos no pueden ser sostenibles por demasiado tiempo, pues dependen en ocasiones de los diversos intereses públicos y privados. Es así que los pobladores de una región generalmente no participan en la decisión de las grandes obras urbanas. Hay inequidad en la toma de decisiones, faltan políticas públicas claras y se da una escasa participación ciudadana. Falta un adecuado sustento jurídico que garantice compromisos para que los pobladores de una región tengan una mejor calidad de vida lo cual esta seriamente cuestionado y mediatizado por intereses políticos y económicos.

5.- El Proyecto del Aeropuerto tuvo varios errores, entre los más destacables podemos considerar: a) se dio más importancia a un modelo de concentración urbana que a un proyecto que fuera más integral en la parte de comunicaciones y de desarrollo urbano y ecológico sustentable a un largo plazo, b) los estudios para justificar el aeropuerto no consideraron el elemento cultural, de identidad y arraigo a la región, c) los estudios de impacto ambiental, hidráulico, y de desarrollo urbano así como las repercusiones económicas, políticas y sociales que ocasionaría a los municipios afectados, fue poco congruente en la misma propuesta del proyecto.

6.- La construcción de obras públicas de gran impacto como es la instalación de un aeropuerto internacional, requiere además de los estudios técnicos, de aeronáutica y de

ingeniería, del conocimiento social, de las condiciones políticas, del saber cultural de una región, de los usos y costumbres de las comunidades y municipios involucrados. Este tipo de obras debe considerar que un proyecto de infraestructura urbana, involucra a todo un desarrollo local y regional; por lo anterior es conveniente analizar y valorar en la propuesta de este tipo de proyectos los elementos antes señalados.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- 1.- Alcaayaga, Cristina (2002) *Atenco, el Peso del Poder y el Contrapeso de la Resistencia Civil*, México, D.F, Edit. Miguel Ángel Porrúa.
- 2.- Calva, José Luis (1996) *Desarrollo Regional y Urbano, Tendencias y Alternativas*, México, DF. Tomo I. Juan Pablo Editores/UNAM/UAG.
- 3.- Guillén, Tonatiuh (2006) “La Reforma Municipal en los Estados, escenarios para un balance”, *Red de Investigadores en Gobiernos Locales*, memoria del 2º congreso, México.
- 4.- INEGI (2000). Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, *Censos de Población y Vivienda*, México.
- 5.- INEGI (2000) Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, *Estadística Básica del Estado de México*. 1990 y 2000.
- 6.- INEGI (2005) Instituto Nacional de Estadística y Geografía, II Censo de Población y Vivienda 2005.
- 7.- Sánchez, Abrahán Martín (1999) *Monografía Municipal de Atenco*, Oluca, México. Instituto Mexiquense de Cultura/Gobierno del Estado de México.
- 8.- Ziccardi, Alicia (2003) “La demora de la democracia local, el difícil tránsito de vecinos a ciudadanos”. en *Revista Iberoamérica* No 11, Berlín, Alemania.

FUENTES DE LOS MUNICIPIOS DE TEXCOCO, ATENCO, SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES Y AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES.

- 8.- H. Ayuntamiento de Texcoco Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2003.
- 9.- H. Ayuntamiento de Atenco. *Plan Municipal de Desarrollo Urbano*. 2003.
- 10.- H. Ayuntamiento de Texcoco. *Plan de Desarrollo Urbano Municipal*.
- 11.- H. Ayuntamiento de Texcoco, 2000-2003, *Informe de labores*.
- 12.- H. Ayuntamiento de Atenco, 2000-2003, *Informe de labores*.
- 13.- Plan de Ordenación Ecológica del Municipio de Texcoco, 2004.
- 14.- Monografía Municipal de Atenco; Instituto Mexiquense de Cultura Gobierno del Estado de México. 1999.
- 15.- Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Atenco, 2003.
- 16.- Informe Ejecutivo de ASA 2003, “Proyecto para atender la Demanda de Servicios Aeroportuarios del centro del País”; ampliación del AICM, boletín de prensa AICM-BP/020/03.

17.-“Acciones para Atender la Demanda de Servicios Aeroportuarios del País.”ASA/SCT. Mayo de 2004.

18.- "Reporte ambiental del Río Texcoco". INSTRUCT, Pág. 17-23, 1998.

HEMEROGRAFÍA

- 1.- Revista *Proceso* Números, del 1275 al 1324 del año 2001 y del 1342 al 1344 del 2002.
- 2.- Diario *New York Times*, 13 de noviembre del 2003. Nota referida a la inversión de China, respecto a la inversión en aviones en el año 2003.

ENTREVISTA

Entrevista realizada con el Dr. Javier Delgado, el 29 de marzo del 2005. Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México.

SIGLAS UTILIZADAS

AICM	Aeropuerto Internacional de México
CP	Colegio de Postgraduados
CIMMYT	Centro Internacional de Mejoramiento del Maíz y Trigo
EZLN	Ejército Zapatista de Liberación Nacional
INEGI	Instituto Nacional de Geografía
INIFAP	Instituto Nacional de Investigaciones Forestales Agrícolas y Pecuarias
INSTRUCT	Red Interamericana para el Estudio y formación en el uso de los Recursos Naturales para la Transformación de la Comunidad
UACh	Universidad Autónoma Chapingo
UAEM	Universidad Autónoma del Estado de México
VCT	Valle Cuautitlán-Texcoco