

Lo urbano y el conflicto social por la construcción del aeropuerto en Texcoco, Estado de México

The urban and the social conflict for the construction of the in Texcoco, State of Mexico



Enrique Moreno-Sánchez

(1960, mexicano, Universidad Autónoma del Estado de México,
Centro Universitario UAEM Texcoco, México)
enriquetex132@gmail.com



María-de-los-Ángeles Velázquez-Martínez

(1964, mexicana, Universidad Autónoma del Estado de México,
Centro Universitario UAEM Texcoco, México)
vema640828@hotmail.com



Melesio Rivero-Hernández

(1964, mexicano, Universidad Autónoma del Estado de México,
Centro Universitario UAEM Texcoco, México)
melesior@yahoo.com

Resumen

El proyecto del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México no se contempló en ningún Plan de Desarrollo Urbano del municipio de Texcoco, de la región, de la entidad o del país; es una realidad escasamente cuestionada o estudiada en el ámbito académico y en la administración pública. Existen cambios físicos territoriales, urbanos, ambientales, sociales y económicos en el territorio municipal, con efecto en lo regional, pues el aeropuerto generó un impacto inmediato en municipios de la región oriente del Estado de México y en cuatro alcaldías de la ciudad de México. El conflicto inicial se remonta al año 2001; el asunto de la tierra y sus poseedores fueron parte del debate local y nacional. También, el tema involucró a tres ex presidentes de México; mientras que ahora otro presidente (Andrés Manuel

Abstract

The New Mexico City International Airport project was not contemplated in any Urban Development Plan of the municipality of Texcoco, neither at region, entity or the country level; it is really scarcely questioned or studied in the academic field and in the public administration. There are physical territorial, urban, environmental, social and economic changes in the municipal territory, with effect in the regional, since the airport generated an immediate impact in the eastern region of the State of Mexico municipalities and in four municipalities of Mexico City. The initial conflict dates back to 2001; the issue of land and its owners were part of the local and national debate. Also, the issue involved three former presidents of Mexico; while now the new president (Andrés Manuel López Obrador) has canceled it, with economic, social and environmental costs

López Obrador) lo ha cancelado con costos económicos, sociales, ambientales cuestionados por los distintos actores sociales y políticos. El tema de la autonomía municipal establecida en el artículo 115 constitucional, sigue siendo parte del debate nacional. Igualmente es trascendente estudiar la manera de construir obras de infraestructura: por un lado, se reconoce la importancia y la trascendencia de contar con obras públicas que requiere el país para ser competitivo en el mundo globalizado e interdependiente y; por otro, se cuestiona la manera, la forma y los mecanismos para llevarla a cabo. Las obras presentan efecto en la sociedad y sus distintas dimensiones que la integran, sea social, económica, ambiental, territorial, urbana y política; donde el gobierno federal generalmente decide y no el gobierno local y ciudadanos.

Palabras clave: aeropuerto en México, lago de Texcoco, metrópoli de la Ciudad de México, movimiento social en Atenco, uso de suelo en México.

Recibido: 29-05-2020. **Aceptado:** 07-08-2020.

questioned by the different social and political stakeholders. The issue of municipal autonomy established in article 115 of the Constitution continues to be part of the national debate. Likewise, it is important to study the way of building infrastructure projects: by one hand, it is recognized the importance and relevance of having public projects that the country requires to be competitive in both globalized and interdependent world, and in another way, the form and mechanisms to carry it out are questioned. The projects have an effect on the society at different levels, this means social, economic, environmental, territorial, urban and political; where the federal government generally decides and not the local government and citizens.

Key words: airport in México, lake Texcoco, metropoli of México City, movement in Atenco, Land use in México.

Introducción

La región oriente del Estado de México es la que mayor impacto presenta en los procesos de modificación del territorio, pues sus efectos sociales, ambientales y económicos están en constante evaluación y vínculo con la Ciudad de México; al respecto Moreno (2015) comenta lo siguiente:

En el Estado de México, el ordenamiento urbano parte del ámbito federal, a través del Programa Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) y de uno interinstitucional denominado Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM); en el ámbito estatal por medio del Plan Estatal de Desarrollo Urbano (PEDU), de los dos Planes Regionales de Desarrollo Urbano del Valle de Toluca y Valle Cuautitlán-Texcoco y de los planes municipales de desarrollo urbano (Moreno, 2015, p. 81).

En dichos instrumentos de planeación urbana se describen las características de las regiones del Estado de México y se establecen las estrategias de ordenamiento territorial, partiendo de la definición de los lineamientos específicos que determinan hacia dónde se debe orientar el desarrollo, considerando las potencialidades que presentan y aplicando criterios que garanticen la sustentabilidad (GEM-Gobierno del Estado de México, 2008). Sin embargo, al revisar y analizar los documentos señalados no se encontraron evidencias documentales que considerasen, en su momento, al mega

proyecto urbano del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM).

En la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM)¹, cualquier decisión que se tome en esta materia se complejiza, en virtud de la participación de los distintos órdenes de gobierno y de la misma forma de llevar a cabo dichas obras, pues presentan impacto inmediato en los ciudadanos (que serán los primeros en afectados o beneficiados por estos megaproyectos urbanos), en el proceso urbano-territorial-ambiental de una localidad y que serán los que resientan más el impacto de estas obras urbanas, ya sea con un posible beneficio económico, social, de infraestructura o con una afectación ambiental-territorial, con efectos urbanos escasamente analizados y cuyo impacto en lo local y regional aún están por conocerse..

A partir del año 2001, el municipio de Texcoco apareció en la historia contemporánea al tomar relevancia como el lugar señalado para la construcción del NAICM. Sin embargo, el proyecto generó conflictos, oposiciones y luego cierto grado de aprobación entre los habitantes del municipio y de la región. En el año 2020 el Nuevo Aeropuerto Internacional se construirá en otro municipio del Estado de México, en Zumpango, más alejado de la Ciudad de México, aproximadamente a 45 kilómetros. Tal infraestructura no tiene la magnitud, ni las características, en términos de capacidad, del de Texcoco; pero la necesidad de un nuevo aeropuerto interna-

¹ Según el INEGI, en el año 2000 la ZMCM comprendía la Ciudad de México y 16 ex delegaciones, más 27 municipios del Estado de México y el municipio de Tizayuca, en el Estado de Hidalgo. También existía otra demarcación más amplia conocida como Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) que es más amplia y abarca 59 municipios del Estado de México y las 16 ex delegaciones de la Ciudad de México y el municipio de Tizayuca, del Estado de Hidalgo, según criterios en el documento de SEDESOL/INEGI/CONAPO 2009.

cional es evidente y la decisión ha sido tomada por el gobierno federal, con escasa participación del gobierno local.

El objetivo de este trabajo es generar conocimiento de la dimensión urbana y del conflicto social que existió por el megaproyecto del NAICM, en Texcoco, Estado de México.

Metodología

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

El presente estudio, sigue una lógica deductiva, para integrar el análisis urbano y el conflicto social que se generó en el municipio de Texcoco respecto al anuncio e inicio de construcción del NAICM. Esta perspectiva, resulta conveniente abordarla ya que provee de elementos nuevos, con una mirada desde lo local y lo regional que integra nuevos referentes empíricos, más allá del movimiento de resistencia de Atenco, escasamente estudiados hasta el momento. Si bien la dimensión jurídica y ambiental tuvo un papel relevante para comprender los acontecimientos, se considera que no es suficiente para contar con una perspectiva amplia del fenómeno. De ahí que se considere necesario entrar al espacio local y regional con efecto en lo nacional, donde existe contradicción social y urbana por la forma y la manera

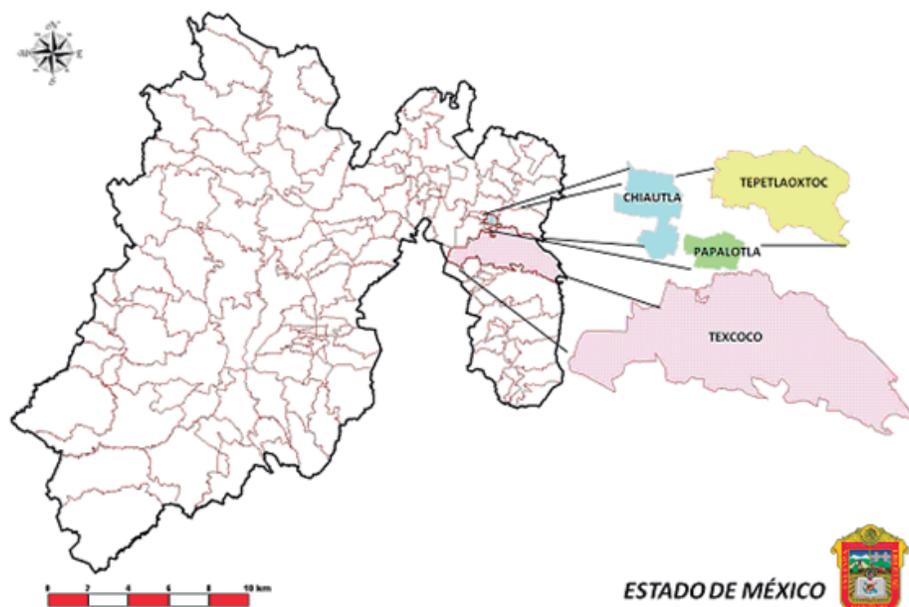
en que se llevó a cabo el megaproyecto urbano que sería el más importante de Latinoamérica en el segundo decenio del siglo XXI.

Es indudable que existe argumentación en el método que busca ser cimentada en los fenómenos sociales a partir de obras urbanas, donde la opinión personal no esté por encima de la argumentación científica; los postulados expresan relación para estudiarlas en forma deductiva y así normalizar los resultados (Bernal, 2010).

En el estudio de los impactos a nivel local del NAICM Alfaro, Guízar y Vizcarra (2011) utilizan el concepto de desocialización; entendido como la modificación de los roles, valores y normas que servían de reglas que hacían operar la economía y a la sociedad como un conjunto que actuaba con cierta reciprocidad y que daba sentido de pertenencia a sus integrantes. Sin embargo, dicho estudio se concentró en el movimiento social de resistencia de los pobladores de Atenco, dejando fuera el análisis al resto de las comunidades de la región, lo cual establece una contradicción en el movimiento social.

El trabajo está organizado en tres partes: primero se expone el problema del NAICM en Texcoco, luego se presentan resultados para, posteriormente, dar cuenta de la discusión-conclusión. El área de estudio para la realización de la investigación comprende el municipio de Texcoco, localizado en la parte central de la zona oriente del Estado de México y al oriente de la Ciudad de México (Mapa 1).

Mapa 1. Ubicación del municipio de Texcoco



Fuente: Tomado de SG-Secretaría de Gobernación (2013).

El problema

En el año 2001, el presidente de la República Vicente Fox Quesada, perteneciente al Partido Acción Nacional (PAN), comunicó la propuesta de construcción de la mayor obra urbana del sexenio: el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), con sede en la zona metropolitana más grande de América Latina. En lo particular, se ubicaría en territorio de los municipios de Texcoco y Atenco, así como una parte del municipio de Chimalhuacán.

En ese año (2001) surgió el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) como una manera de expresar la contrariedad a la construcción del NAICM; dicha organización se originó en el municipio de Atenco, vecino de Texcoco y en ella se involucró a grupos ejidales de ese territorio. Nació así un movimiento social que se integró con diversas demandas ciudadanas y la lucha se convirtió en política, sin ser el objetivo de las organizaciones que se oponían a la instalación del aeropuerto.

Moreno (2018) dice acerca de este momento de la historia lo siguiente:

También es importante recordar que en el año 2002, el gobierno local de Texcoco interpuso Controversia Constitucional por el uso del suelo vs. el gobierno federal y su representante máximo que es el ejecutivo federal, pues uno de los argumentos ya explicados fue la facultad expresa en el artículo 115 de la Constitución mexicana para el caso del municipio y su facultad jurídica establecida (p. 217).

En el año 2006 nuevamente surgió el conflicto por el aeropuerto en Texcoco, y se trasladó al municipio vecino de Atenco. Desde ese entonces el gobernador del Estado de México Enrique Peña Nieto, perteneciente al Partido Revolucionario Institucional (PRI) tuvo un creciente interés en el proyecto. Propensión que se materializó ya siendo presidente de México (2012-2018) cuando se iniciaron los trabajos de construcción del megaproyecto urbano en terrenos del ex Lago de Texcoco, el cual estaba considerado como una zona de “mitigación y reserva ecológica” en la llamada “zona federal”, que administraba y operaba la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) mediante la “Comisión Lago de Texcoco”; esta última con más de 40 años de funcionamiento, donde se realizan diversos proyectos ambientales en beneficio de los habitantes del Valle de México. Así en el año 2015 se empezó la construcción del NACIM, con un costo inicial de 169 mil millones de pesos, aunque con el tiempo se incrementó a más de 200 mil millones de pesos.

La idea y puesta en operación del megaproyecto más impor-

tante para México y Latinoamérica empezó desde el año 2001, y el lugar considerado fue el municipio de Texcoco, en el Estado de México, a pesar de que el gobierno nacional considere la zona como “federal”, pues de acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales y de Aeropuertos es de Jurisdicción Federal; es decir, como lo que actualmente existe en el aeropuerto de la Ciudad de México, por su ubicación vincula distintos órdenes de gobierno. Una jurisdicción territorial dentro de tres jurisdicciones y los problemas de gobernanza territorial que derivan. Por ejemplo, los servicios, seguridad y movilidad tienen que ver con el ámbito de gobierno municipal.

La participación y actuación del gobierno local quedan definidas en el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que se refiere al marco jurídico del municipio y consigna en ocho fracciones el contenido del citado artículo. Los aspectos rescatables para el presente trabajo se refieren a dos aspectos que se regulan, primero el relativo a la fracción V y que dice:

Atiende al desarrollo urbano municipal y faculta a los municipios para formular, aprobar y administrar la zonificación y planeación del desarrollo urbano municipal; participar en la creación y administración de sus reservas territoriales; controlar y vigilar la utilización del suelo en sus jurisdicciones territoriales en intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra. También se establece la facultad municipal de otorgar licencias y permisos para la construcción, la creación y administración de zonas de reserva ecológica de acuerdo con lo establecido en la Constitución y en la legislación de asentamientos humanos y de ordenamiento ecológico y protección del ambiente. Igualmente lo faculta para intervenir en la formulación de programas de transporte público que afectan a su territorio (SG, 2014, p.114).

El NAICM impactaría de manera inmediata a 11 municipios del estado de México, entre los que se encuentran: Atenco, Texcoco, Chimalhuacán, Nezahualcóyotl y Ecatepec, que tendrían colindancia con el citado aeropuerto. Luego están municipios como Chiconcuac, Tezoyuca, Chicoloapan, Chiautla, Los Reyes la Paz, entre los cercanos al citado megaproyecto urbano. También se consideró que su área de influencia abarcaría más de 16 municipios del oriente del Estado de México y 4 alcaldías de la Ciudad de México: Venustiano Carranza, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero e Iztacalco.

Con el cambio en la presidencia de la república en 2018, el nuevo presidente Andrés Manuel López Obrador (2018-2024) a través de una consulta ciudadana, que resultó polémica por la forma en que se llevó a cabo, decidió suspender el proyecto del NAICM, ubicado en el municipio de Texcoco. Ahora el sitio elegido es una Base Aérea Militar, conocida como “Santa

Lucía”, ubicada al norte de la metrópoli, en el Estado de México; esto le da otra connotación, pues el uso de suelo y las decisiones territoriales, urbanas, ambientales le dan otro significado de gestión y gobernanza, pues esta construcción fue encargada a la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), en terreno que ya tenía resguardo dicha institución.

Con el cambio el tema del aeropuerto internacional tomó vigencia en todas las dimensiones: urbana, política, ambiental, social, cultural y económica. Los indicadores estadísticos registran que el municipio de Texcoco tenía su base económica en la agricultura y ganadería en los años sesenta del siglo pasado, y ahora la fortaleza es el sector terciario que ha cambiado el desarrollo económico del municipio y de la región. También la población experimentó cambios poco evaluados o escasamente analizados.

Moreno, Rivero & Velázquez (2018) analizan el debate del NAICM y dicen:

El debate sigue siendo si el desarrollo de una región dependerá de un megaproyecto urbano como lo es el NAICM, es susceptible a debate y análisis, pero también la reflexión permite pensar en ¿Qué tipo de desarrollo deseamos para la región? El vinculado a la economía terciaria donde los recursos naturales siguen siendo fundamentales para un tipo de desarrollo que con el tiempo se han degradado y en algunos espacios físicos-territoriales los perdimos; esa es una realidad poco o escasamente cuestionada; lo ambiental ha sido modificado por un megaproyecto urbano signo de la modernidad con apoyo de la tecnología y el conocimiento científico desarrollado (p. 105).

Resultados

La superficie de Texcoco es de 422.53 km², su ubicación lo presenta como un polo de atracción poblacional, lo cual se observa a partir del crecimiento poblacional. En el año 2000, el Censo de Población y Vivienda (INEGI-Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2000) reportó 204,102 personas, con tasa de crecimiento promedio anual de 3.94%. Existe un repunte significativo en la tasa poblacional en dicho periodo lo que se asocia con la estructura demográfica vinculada a los procesos urbanos, cada día más consolidados. En el año 2005 se reportó que Texcoco tenía 209,308 habitantes, y en el año 2010 tuvo 235,151 pobladores (INEGI, 2010); es decir, la población en Texcoco aumentó 25,843 personas; se incrementó más del 10% respecto al periodo anterior (2000-2005); luego en 2015 la COESPO-Comisión Estatal de Población (2015) se tuvo un total de población de 240,749 habitantes; luego tuvo

259,545 pobladores en 2019 (COESPO, 2019), es decir en cuatro años aumentó la población en 18,796 habitantes, lo que equivale a aumento del 7.2% en cuatro años, de manera estadística muestra que Texcoco tiene un incremento poblacional en los últimos 19 años, que coincide en gran medida con la propuesta original la gran demanda que existió con el megaproyecto del aeropuerto, ahora cancelado.

Las condiciones urbanas presentan relación significativa con la estructura demográfica y económica del territorio municipal, toda vez que el cambio urbano más significativo está asociado con la dinámica sociodemográfica que del año 2000 a la fecha ha cambiado.

Lo anterior es significativo para realizar el análisis y conocer la condición urbana, poblacional, económica y política de Texcoco. Surgen preguntas: ¿tiene esto que ver con políticas gubernamentales en el ámbito local o estatal? ¿Existe algún vínculo con los procesos naturales de crecimiento de población? Son preguntas para reflexión y análisis en el contexto de la prospectiva de lo urbano y lo político, y en el contexto del fallido proyecto de instalación y puesta en marcha del megaproyecto urbano más importante que hubiese existido en el país.

En Texcoco, en el periodo (2000-2019), existe un patrón de asentamiento humano que se relaciona con la expansión física de la Ciudad de México y zona conurbada, donde el crecimiento demográfico es variable y se asocia a la migración de personas y familias que buscan mejores oportunidades de vida y empleo. Por ello en su momento, se proyectó que con la instalación del megaproyecto urbano del aeropuerto en Texcoco, la oferta de empleo fuera mayor, pero oficialmente no existe estimación de los nuevos grupos poblacionales que hubieran llegado a este territorio.

Texcoco tiene 3,318 hectáreas destinadas a suelo urbano que equivalen a 7.9% de su territorio. De los cuales 2,838.90 son hectáreas utilizadas para habitación, 198.4 con uso de suelo comercial, 15.3 hectáreas destinadas a la industria y 265.4 has para otros usos no especificados (GEM, 2015, p. 87).

Luego en el Plan de Desarrollo del Ayuntamiento de Texcoco (2019) considera que el uso de suelo se encuentra de la siguiente manera:

Uso agrícola 26.9%, zona urbana 17.99%, bosques, 33.13%; pastizal, 13.9%, suelo desprovisto de vegetación 5.47% y suelo de matorral de 0.33%. También se considera que la zona urbana en el municipio de Texcoco es de 58.83 km², la cual incluye el uso de suelo habitacional, reserva para crecimiento urbano, suelo para uso industrial, área comercial

y de servicios. En cuanto a la tenencia de la tierra, el 34.38% de la superficie territorial es pequeña propiedad, el 5.75% es propiedad comunal y el 59.87% es propiedad ejidal. Respecto al uso pecuario del suelo, para el desarrollo de praderas cultivadas, 28.04%; para las cultivadas con tracción animal, 27.63%; para el aprovechamiento de la vegetación de pastizal, 11.28%; para el desarrollo de praderas cultivadas con maquinaria agrícola, 10.11%; para el aprovechamiento de la vegetación natural diferente del pastizal, 1.77%; y no apta para uso pecuario, 21.17% (Ayuntamiento de Texcoco, 2019, p.112-113).

De lo anterior, se desprende que del municipio de Texcoco casi el 60% es un territorio de recarga de acuíferos, por el espacio destinado al bosque, y a la actividad agrícola-ganadera; sin embargo, la mayor población se dedica al sector terciario de la economía. Cada día existen menos población dedicada al campo y la ganadería, es paradójico, pero en Texcoco se ubica la mejor universidad dedicada al estudio de la agricultura y a la actividad de la tierra en México, con la sede de la Universidad Autónoma Chapingo, y también existe el centro especializado en posgrado e investigación con el Colegio de Postgraduados, instituciones dedicadas a todo lo relacionado a la actividad primaria de la economía.

También el Ayuntamiento de Texcoco ha detectado otras problemáticas por el uso de suelo en su territorio:

Se aprecia que los cambios de uso de suelo dentro del territorio municipal, han sido de manera irregular durante los últimos años. Esto se debe a que no existe un control sobre el crecimiento urbano municipal, con lo que se han perdido grandes porciones de suelo agrícola producto de invasiones promovidas. Otro factor importante que afecta es la tala clandestina que se realiza de manera discriminada principalmente en las zonas de la montaña, lo que ha ocasionado que la superficie boscosa disminuya. El efecto inmediato ha sido la creación de áreas de explotación de yacimientos pétreos, como tezontle, cascajo, arena y grava, lo que afecta gravemente la utilidad del suelo (Ayuntamiento de Texcoco, 2019, p.113).

Es de destacar que el territorio texcocano es el más grande de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, y también donde se ubica el cuerpo de agua artificial más grande de la metrópoli de la Ciudad de México, con la ubicación del conocido Lago artificial: "Nabor Carrillo", ubicado en la "zona federal" a aproximadamente a 2 kilómetros donde se ubicaría el NAICM (Moreno, 2018).

Texcoco ha experimentado cambios importantes en lo urbano a partir del año 2000 con la instalación de cinco plazas comerciales, dos equipamientos de salud: "IMSS Hospital

General de Zona 197", Hospital Estatal "Guadalupe Victoria"; adicionalmente, también se instalaron en el territorio centros dedicados a la cultura y el arte, tal es caso del Centro Cultural Bicentenario (CCB) administrado por la Secretaría de Cultura del GEM, y una sede de la Universidad del Valle de México. También, nuevas oficinas e infraestructura para el Instituto Nacional de Investigaciones Forestales, Agrícolas y Pecuarias (INIFAP). Se estima que en conjunto se han contratado más de 2,800 personas en dichas instituciones (públicas y privadas) en el periodo del 2000 a 2017.

Dentro del trabajo desarrollado se observó que las que presentan mayor regularidad y permanencia en el empleo son las oficiales, y las que muestran mayor eventualidad son los empleos de las plazas comerciales; dichas infraestructuras han modificado el territorio, donde lo urbano está asociado principalmente con las vías de comunicación terrestres, y luego los servicios que se ofrecen, así como el impacto que generan con los servicios municipales (agua, drenaje, basura). "Desafortunadamente, en los gobiernos municipales, poco se ha usado la planeación para el desarrollo de las comunidades, de manera articulada, programática, con objetivos claros y con un adecuado análisis de los recursos financieros" (Zapata, 2003, p.77). Esta situación plantea problemas no contemplados en la administración urbana, y en las políticas públicas consideradas en el desarrollo local.

El municipio experimentó transformaciones recientes y sin precedentes, lo cual coincide en gran medida con la propuesta inicial del 2001 del megaproyecto del aeropuerto en Texcoco, promovido por el Gobierno Federal. Los cambios que produjeron repercutieron en la dimensión urbana. Tienen que ver con los cambios en las estructuras de gobierno y cómo se administra el municipio. Sus impactos se han ubicado en primera instancia en el uso del suelo y en el cambio urbano que se asocia al perfil económico y social, que en Texcoco se construyó en estos últimos tres lustros.

Texcoco es un municipio, derivado de su perfil socioeconómico, cada día más urbano estructurado por el predominio de las actividades terciarias, fundamentalmente de servicios educativos, comerciales y financieros. Se reconoce que su territorio tenía en el pasado una vocación agrícola-ganadera y boscosa, pero en el último tercio del siglo XX se transformó en otra realidad cada día más urbana por sus procesos asociados al empleo y su economía. En suma, por su vinculación con la dinámica metropolitana del Valle de México.

Surge la pregunta: ¿Qué pasará con la cancelación del NAICM en Texcoco? ¿Qué efectos tendrá en lo urbano? Parte del territorio de Texcoco ha sido modificado por el avance que existió por la construcción del NAICM hasta el mes de noviem-

bre de 2018.

Moreno (2018) reflexiona acerca de la modificación urbana del territorio texcocano lo siguiente:

El NAICM se construye en una zona de reserva ecológica, en lo que eran terrenos que tenían vocación de zona sujeta a inundación, de recuperación de suelos, de proyectos ecológicos por parte de la Comisión del Lago de Texcoco, y de Conagua. Ahora son utilizados llenándose de materiales de construcción, como arena, grava, tezontle, plásticos, cemento hierro y diversos materiales que se utilizan en las pistas, torres de control y acceso al aeropuerto en 1.500 hectáreas de un total 4.435 del citado proyecto urbano más importante que ha existido en la ZMCM en las últimas cuatro décadas. De manera cotidiana entran y salen del ex lago de Texcoco más de 1.400 vehículos de carga con materiales que transforman el espacio territorial, antes de vocación ecológica en territorio texcocano (p. 229).

También se debe agregar la construcción de la Barda Perimetral que se construyó para el nuevo aeropuerto y cuya longitud es de casi 33 kilómetros, que fue concesionado a la SEDENA, además del alumbrado que existe alrededor de esta, lo cual tiene efecto en lo territorial, lo urbano y lo ambiental. Se estima que el avance de la obra en Texcoco del NAICM era del 25% hasta el segundo trimestre del 2018 (Velázquez, Rivero & Moreno, 2019).

Por otro lado, surge otra pregunta: ¿El conflicto social desaparecerá con la cancelada obra urbana? La anterior pregunta permite contribuir a generar prospectiva². Sin embargo, la prospectiva no alcanza a visualizar las diversas problemáticas que se enfrentan para las grandes obras de infraestructura como la señalada. Es decir, existen elementos no considerados en lo urbano y lo social, lo cual tiene efecto en lo político y son interesantes en el desarrollo, operación y gestión del más caro y fallido proyecto urbano realizado en las últimas cinco décadas.

Conclusiones-Discusión

En general, los megaproyectos de desarrollo urbano en las grandes zonas metropolitanas no se encuentran inscritos en los instrumentos de planeación de los municipios, tampoco aparecen en los planes estatales, regionales o metropolitanos, como es el caso del Estado de México. No existe evidencia documental que exprese que el aeropuerto estaba inscrito en el Plan de Desarrollo Urbano o en Plan de Desarrollo Municipal de Texcoco, este último se actualiza cada tres años; no

existió propuesta sustentada desde lo local o regional para la instalación del nuevo aeropuerto en Texcoco. Lo anterior expresa contradicciones escasamente valoradas y estudiadas desde la dimensión social, urbana, económica y ambiental para este estudio, el cual se particulariza con el apoyo del método deductivo. Esta obra fue en gran medida decisión del gobierno federal e inició en el 2014, luego otro presidente decide cancelar la citada mega obra urbana en el año 2019 en Texcoco. Son decisiones que tienen impacto y efecto en lo local, en lo regional y nacional, dado sus implicaciones sociales y económicas, que son evidentes en el corto y mediano plazo.

Para el año 2020 es un hecho el inicio del NAICM, ya no será en Texcoco, sino en Zumpango, Estado de México, en la modificación de lo que era una base aérea del ejército mexicano "Santa Lucía". Ahora será un nuevo aeropuerto internacional conocido como "Felipe Ángeles", aproximadamente a 45 kilómetros del actual aeropuerto de la Ciudad de México. La pregunta surge: ¿seguirá el mismo destino de Texcoco? es decir, la cancelación o suspensión por tres ex presidentes de México. El conflicto social, urbano y ambiental se traslada a otros municipios, que no cuentan con movimientos sociales antagónicos como el que existió en Texcoco y su región.

El efecto urbano-ambiental de cancelar el Texcoco aún no ha sido evaluado, la modificación de una parte del territorio de Texcoco por el efecto del inicio de la construcción aún es notable, las evidencias urbanas, sociales, económicas y ambientales están a la vista de los pobladores y tiene evidencia documental, empírica de la obra. De las casi 4,500 hectáreas ocupadas en la "Zona Federal" para la construcción del aeropuerto en Texcoco, más de 1,500 serían destinadas para el nuevo aeropuerto, en terrenos del ex lago de Texcoco, lo cual tiene efecto ecosistémico, urbano, territorial, social y económico escasamente evaluado en la vida académica y en la administración pública, sea esta de orden local, estatal o federal.

Referencias bibliográficas

- Alfaro, R., Guizar, F. & Vizcarra, I. (2011). El traslado fallido del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México a Texcoco. *Argumentos*, año 24, núm. 65, pp. 295-319.
- Ayuntamiento de Texcoco. (2019). Plan de Desarrollo Municipal 2029-2021. Recuperado de: <https://www.texcocoedomex.gob.mx/documentos/PDM.pdf>
- Bernal, C. A. (2010). *Metodología de la investigación*. Bogotá, Colombia: PEARSON.
- COESPO-Comisión Estatal de Población. (2019). *Zonas metropolitanas del Estado de México*. Recuperado de

² Montero (2014) reflexiona y considera que la prospectiva construye futuros, plantea responsabilidades y plantea visión a largo plazo que permita dimensiones no consideradas en el presente, y que tiene que ir más allá del presente inmediato, donde la cooperación y la solidaridad son fundamentales para el desarrollo de la sociedad.

- http://coespo.edomex.gob.mx/zonas_metropolitanas
- COESPO-Comisión Estatal de Población. (2015). *Población por municipio 2015*. Recuperado de http://coespo.edomex.gob.mx/informacion_municipal
- GEM-Gobierno del Estado de México. (2008). *Plan Estatal de Desarrollo*. Recuperado de http://portal2.edomex.gob.mx/sedur/planes_de_desarrollo/plan_estatal_de_desarrollo_urbano/index.htm
- GEM- Gobierno del Estado de México. (2015). *Plan de Desarrollo 2011-2017 Región IX Texcoco, programa regional 2012-2017*. Recuperado de http://transparencia.edomex.gob.mx/plandesarrollo/2011-2017/plandedesarrollo11-17_1.pdf.
- INEGI-Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2000). *X Censo de Población y Vivienda*. Aguascalientes, México: INEGI.
- INEGI-Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2010). "XI Censo de Población y Vivienda". Recuperado de <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mexicocifras/default.aspx?e=15>.
- Montero, S. (2014). *Una visión prospectiva de la administración pública para la sociedad mundial al 2015*. Toluca: IAPEM.
- Moreno, E. (2018). El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en el ex lago de Texcoco, Estado de México, problemática socioterritorial y ambiental. *Revista CS*, núm. (26), 217-229. DOI: <https://doi.org/10.18046/recs.24.2396>
- Moreno, E. (2015). Lo urbano en la región oriente del Estado de México. En *Quivera*, Año 17, 2015-2, pp.73-107.
- Moreno, E., Rivero, M., & Velázquez, Ma. de los A. (2018). Lo ambiental y regional del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. En E. Pérez., y E. Mota, (Coords.), *Impacto Socio-ambiental, territorios sostenibles y desarrollo regional desde el turismo* (pp.105). Ciudad de México, México: UNAM/AMECIDER.
- SG-Secretaría de Gobernación. (2013). *Mapa de ubicación de Texcoco*. Recuperado de https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5295236&fecha=09/04/2013
- SG--Secretaría de Gobernación. (2014). *Constitución Política Mexicana*. México: Secretaría de Gobernación.
- SEDESOL/INEGI/CONAPO. (2009). *Zona Metropolitana del Valle de México*. Toluca: Gobierno del Estado de México/COESPO.
- Velázquez, Ma. de los A., Rivero., M & Moreno, E. (2019). La importancia de las fianzas en el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. *Revista Iberoamericana de Contaduría, Economía y Administración*, Vol. 8, Núm. 15. DOI: <https://doi.org/10.23913/ricea.v8j15.125>
- Zapata, A. (2003). Capacidad técnica, eficiencia y fortalecimiento de la autonomía de los gobiernos municipales. En R. Tamayo. y F. Hernández. (coord.), *Descentralización, Federalismo y Planeación en México: ¿cómo y hacia dónde vamos?* (pp.77) México: Miguel Ángel Porrúa/CIDE.