



**"UN ESTUDIO SOCIAL, URBANO Y
AMBIENTAL DE LOS MUNICIPIOS DE
TEXCOCO y ATENCO.**

**EL CASO DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL EN EL ESTADO DE MÉXICO".**

Enrique Moreno Sánchez



**"UN ESTUDIO SOCIAL, URBANO Y
AMBIENTAL DE LOS MUNICIPIOS DE
TEXCOCO y ATENCO.**

**EL CASO DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL EN EL ESTADO DE MÉXICO".**

Enrique Moreno Sánchez

© Instituto de Administración Pública del Estado de México

Av. Hidalgo Pte. Núm. 503
Col. La Merced,
Toluca, México.
C.P. 50080.

Tels. 01 (722) 214 38 21 y
214 06 89.
Fax 214 07 83.

www.iapem.org.mx
instituto@iapem.org.mx

ISBN: 978-968-6452-78-8

Toluca, México, febrero de 2008.

Diseño Editorial y Portada:
L.D.G. Héctor F. Cortés Mercado

Impreso en México.

El contenido de este libro es responsabilidad del autor y no refleja necesariamente el punto de vista del IAPEM.

Miembros Fundadores
Carlos Hank González †
Andrés Caso Lombardo
Jorge Laris Casillas
Miguel A. Cruz Guerrero †
Raúl Martínez Almazán
Ignacio J. Hernández Orihuela
Adalberto Saldaña Harlow
Jorge Guadarrama López
Filiberto Hernández Ordóñez †
Roberto Rayón Villegas
Raúl Zárate Machuca
Ignacio Pichardo Pagaza
Arturo Martínez Legorreta
Jaime Almazán Delgado
Guillermo Ortíz Garduño
Gregorio Valner Onjas
Jorge Hernández García
Alberto Mena Flores †
Juan C. Padilla Aguilar
Víctor M. Mulhia Melo
Gerardo Sánchez y Sánchez

Consejo de Honor
Arturo Martínez Legorreta
José A. Muñoz Samayoa
Carlos F. Almada López
Roberto Gómez Collado
Guillermo Haro Bélchez
Marco A. Morales Gómez
Samuel Espejel Díaz González
Enrique Mendoza Velázquez
Luis García Cárdenas

Consejo Directivo 2007-2010
Isidro Muñoz Rivera
PRESIDENTE

Apolinar Mena Vargas
VICEPRESIDENTE

José Ignacio Rubí Salazar
José Martínez Vilchis
Edgar Hernández Muñoz
Eruviel Ávila Villegas
Julio C. Rodríguez Albarrán
Marco A. Rodríguez Hurtado
Ramón Montalvo Hernández
María G. Monter Flores
Roberto Padilla Domínguez
Sara D. Pérez Olivares
CONSEJEROS

Luis Videgaray Caso
TESORERO

SECRETARIO EJECUTIVO

DIRECTORIO

Isidro Muñoz Rivera
PRESIDENTE

SECRETARIO EJECUTIVO

COORDINADORES

Constanza Márquez Aguilar
CAPACITACIÓN Y DESARROLLO PROFESIONAL

Carmen B. Díaz Iza
EXTENSIÓN E IMAGEN

Adriana E. Bazán Trousselle
INVESTIGACIÓN

Juan A. Montes de Oca Alvarez
INFORMÁTICA Y SISTEMAS

Rafael M. Navas Camacho
ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

DELEGADOS REGIONALES

Miguel A. Villafuerte y Eudave
TLALNEPANTLA

José F. Salazar Rodríguez
VALLE DE CHALCO

Pedro Sánchez Gil
IXTLAHUACA

Oswaldo Gómez Tovar
IXTAPAN DE LA SAL

Juan Castillo Navarrete
TOLUCA

PRESIDENCIA
Av. Hidalgo Pte. Núm. 503,
Col. La Merced, C.P. 50080,
Tels. 01 (722) 214 38 21 y
214 06 89 Fax. 01 (722) 214 07 83

CENTRO DE CAPACITACION Y
PROFESIONALIZACION DEL IAPEM
Paseo Matlazincas, Núm. 2008
Barrio La Teresona,
Toluca, Estado de México.
Tel. 01 (722) 167 10 03, 167 10 05
y 167 10 06

DELEGACION REGIONAL EN
TLALNEPANTLA
Av. Mario Colín esq. Constitución de 1917
Col. La Comunidad, C. P. 54000,
Tlalnepantla de Baz, Estado de México.
Tel. 01 (55) 55 65 74 11
Fax. 01 (55) 53 90 96 84

DELEGACION REGIONAL EN VALLE
DE CHALCO SOLIDARIDAD
Av. Popocatepetl s/n, entre Tezozomoc
y Xicoténcatl, C. P. 56611,
Valle de Chalco Solidaridad,
Estado de México.
Tel. 01 (55) 283 402 00
Fax. 01 (55) 283 403 10

DELEGACION REGIONAL EN
IXTLAHUACA
Av. Saitama s/n
Ixtlahuaca, Estado de México.
Tel. 01 (712) 283 16 00

DELEGACION REGIONAL EN
IXTAPAN DE LA SAL
Km. 4.5 Boulevard Turístico Ixtapan de
la Sal-Tonatico, Estado de México.
Tel. 01 (721) 141 16 95

DELEGACION REGIONAL EN
AMANALCO
Emilio R. Becerril s/n, Col. Centro, C.P. 51000
Amanalco de Becerra, Estado de México.
Tel. 01 (726) 251 01 94

Comité Editorial

Ricardo Uvalle Berrones
PRESIDENTE

Carlos Arriaga Jordán
Rodolfo Jiménez Guzmán
Roberto Moreno Espinosa
Julián Salazar Medina

VOCALES

Adriana E. Bazán Trousselle
SECRETARIO TÉCNICO

Primera parte: El mapa conceptual.
Introducción.

Capítulo 1	Conceptos y metodología de análisis	11
1	El tema de investigación	13
1.2	El Problema	14
1.2.1	Contenido del problema	15
1.3.	Contenidos de la investigación	15
1.4.	El diseño de la investigación	19
1.4.1	Objetivos	19
1.4.2	Hipótesis	20
1.5	El método	21
Capítulo 2	Marco analítico	23
2.1	Las características del los movimientos sociales	25
2.2	La naturaleza de los movimientos sociales	26
2.3	Los nuevos movimientos sociales	28
2.4	El gobierno local y los megaproyectos urbanos	31
2.5	Los megaproyectos urbanos	35

Segunda parte: El análisis social, urbano y ambiental
de los municipios de Texcoco y Atenco.

Capítulo 3	El municipio de Texcoco de Mora	39
3.1	Breve referencia histórica	41
3.2	Características socioeconómicas, territoriales y ambientales	43
3.3	El Lago de Texcoco	59
3.4	Ocupación del suelo y asentamientos irregulares	61
3.5	La vida política y social	63
3.6	La gestión del Presidente Municipal, Horacio Duarte Olivares (2000-2003)	70
Capítulo 4	El municipio de San Salvador Atenco	75
4.1	Breve referencia histórica	77
4.2	Características socioeconómicas, territoriales y ambientales	78
4.3	Ocupación del suelo y asentamientos irregulares	98
4.4	La vida política y social	101

4.5	La gestión del Presidente Municipal, Margarito Yañez Ramos (2000-2003)	107
Tercera parte: El estudio de caso del aeropuerto.		
Capítulo 5	La dimensión técnica	111
5.1	El Transporte aéreo	113
5.2	Los aeropuertos de México	114
5.3	Elementos de decisión para construir el nuevo aeropuerto	116
5.3.1	Desarrollo urbano y planificación	119
5.3.2	Aspectos relevantes de la evaluación ambiental	122
5.3.3	Requerimientos del proyecto en materia de vialidades	127
5.4	La dimensión económica-financiera	129
5.4.1	El transporte aéreo como elemento fundamental en el desarrollo económico	129
5.4.2	Los costos del nuevo aeropuerto en Texcoco	133
5.4.3	Costos de las hectáreas afectadas en Texcoco en relación con la remodelación y ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Puebla y Toluca	134
Capítulo 6	La dimensión jurídica	137
6.1	Los amparos	142
6.1.1	La Controversia Constitucional del H. Ayuntamiento de Texcoco vs. El Poder Ejecutivo de los Estados Unidos Mexicanos	144
Capítulo 7	La dimensión ambiental	149
7.1	Análisis del impacto ambiental realizado por el Programa Universitario de Medio Ambiente (PUMA)	151
7.1.1	Planteamiento general de la biodiversidad	152
7.1.2	Conservación de las aves	152
7.1.3	Riesgo aviario	153
7.1.4	Calidad del aire	153

Capítulo 8	La dimensión social y política	157
8.1	Los Actores	159
8.1.1	La Identidad	159
8.1.2	La construcción de la identidad grupal	161
8.2	Las alianzas: ONG	162
8.3	El Gobierno del Distrito Federal	164
8.4	El Gobierno del Estado de Hidalgo	165
8.5	El Gobierno del Estado de México	166
8.6	Los actores privados	167
8.7	El Ejecutivo Federal	167
8.7.1	Argumentos del Ejecutivo Federal en la construcción del aeropuerto en Texcoco	169
Capítulo 9	La dimensión y evolución del conflicto	181
9.1	Introducción	183
9.2	Proyectos alternos	184
9.3	El inicio del conflicto	187
9.3.1	La oposición de los pobladores	190
9.3.2	La cancelación del proyecto	192
	Conclusión de la Investigación.	195
Conclusiones		197
Comprobación de hipótesis		204
	Anexos.	209
Entrevistas realizadas sobre el asunto del aeropuerto		211
•	Entrevista realizada al líder del FPDT, David Pájaro Huertas	211
•	Entrevista realizada al investigador Roberto Eibenschutz, UAM/Xochimilco	213
•	Entrevista realizada al maestro Antonio Azuela, IIS/UNAM	216
•	Resumen de la entrevista realizada al investigador Javier Delgado, Instituto de Geografía/UNAM	217

Bibliografía General.

Bibliografía General	223
Fuentes de información	228
Hemerografía	229
Fuentes del caso del aeropuerto	230
Fuentes de los Municipios de Texcoco y Atenco	231
Entrevistas	231
Páginas web consultadas y utilizadas	232
Siglas utilizadas	232

Índice de Cuadros.

Capítulo 3 y 4

• Actividades por sector económico en Texcoco	46
• Emisiones que contaminan el recurso aire en Texcoco	58
• Población Económicamente Activa por Sector en Atenco	83
• Población nativa y no nativa en Atenco 2000	85
• Distribución de la población en el municipio de Atenco	87
• Contaminantes del recurso aire en el municipio de Atenco	96

Capítulo 5,6 y 7

• Aeropuertos más importantes del país	114
• Principales Obras del Plan Hidráulico	123
• Conectividad en la región centro del país	128
• Los costos del proyecto	133
• Impacto ambiental	153
• Argumentos del ejecutivo federal en la construcción del aeropuerto	169

Índice de Gráficas.

Capítulo 3 y 5

•	Tasa de crecimiento poblacional de Texcoco	45
•	Distribución de la PEA por sector de actividad	47
•	Nivel de escolaridad Estado/Municipio 2000. Texcoco	49
•	Uso del Suelo en Texcoco	51
•	Nivel de Ingresos Estado/Municipio Texcoco	52
•	Generación de residuos sólidos en Texcoco	54
•	Comparación de votación y abstencionismo 1993-2003	69
•	Comportamiento de la TCMA en el Estado y el Municipio de Atenco, 1950-2000	81
•	Población Ocupada y Población Inactiva en Atenco	83
•	Distribución de PEA en Atenco por sector de actividad, 2000	84
•	Nivel de ingresos, Estado – Municipio de Atenco	86
•	Distribución de la población por localidad en el Municipio de Atenco	87
•	Población alfabeta y analfabeta dentro del estado y en el municipio de Atenco	91

Capítulo 5 y 6

•	Ubicación del aeropuerto propuesto	118
•	Etapas para la construcción de un aeropuerto	120
•	Distancia de aeropuertos a los centros de la ciudad	134

Índice de Mapas.

•	Ubicación geográfica del municipio de Texcoco	44
•	Ubicación geográfica del municipio de Atenco	79

Índice de Tablas.

•	Resultados de las votaciones locales de 1996, 2000 y 2003 en el municipio de Texcoco de Mora	68
•	Resultados de las votaciones locales de 1996, 2000 y 2003 en el municipio de San Salvador Atenco	105

Primera Parte:
El mapa conceptual.
Introducción.

Capítulo 1. Conceptos y metodología de análisis

1 El tema de investigación

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 en el Estado de México. En este trabajo se abordan las dimensiones: social, urbana, ambiental y jurídica. Estos municipios son parte de la Zona 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 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, 1995). 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 permiten 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.

Esta obra analiza la configuración de una zona y región periférica a la gran ciudad central, es decir, analiza una parte de la megalópolis. Construir un megaproyecto urbano se puede asociar a la idea de disminuir las desigualdades regionales, y puede ser favorecido por una intensa actividad económica, vinculada en parte a los mercados internacionales. Estos grandes proyectos son un atractivo especial, para las poblaciones cercanas donde la nueva dinámica de servicios e industria se presenta como un probable beneficio.

En el proyecto del aeropuerto en la zona de Texcoco se requiere analizar la importancia de los municipios, los cuales en el artículo 115 Constitucional y sus más recientes reformas (1999) presentan un papel trascendente en la planificación de los asentamientos humanos. En México existe ya una abundante bibliografía sobre lo local y lo regional, su dinámica socioeconómica, los nuevos actores y el papel de los ciudadanos en la toma de decisiones en el desarrollo de sus territorios. No es lo mismo observar los asuntos urbanos a partir de una perspectiva de planificador urbano, que iniciar al ciudadano en las identidades territoriales y culturales como elementos indispensables de este análisis.

Este megaproyecto urbano, se da en un contexto de gran diversidad sociopolítica, económica y de crecimiento urbano importante. También se encuentra en una de las zonas más importantes de la vida financiera, demográfica, cultural y política; y es uno de los lugares ecológicos y ambientales más importantes para el Valle de México, el llamado ex-lago de Texcoco.

1.2 El problema

Los trabajos que abordan la situación social, urbana y ambiental son pocos, y menos aún los que han realizado un estudio de caso. Aquí se analiza la posible instalación de un aeropuerto en la zona oriente del Valle de México, situación en la que el espacio local aparece como una instancia decisiva y como un interlocutor obligado.

Los procesos de consolidación democrática, el respeto al Estado de Derecho, la atención a la desigualdad social, al desarrollo equitativo y a la promoción de las distintas formas de participación ciudadana, sumado al fortalecimiento del federalismo y la descentralización, son el marco en el que actúa el gobierno y la sociedad.

1.2.1 Contenido del problema

Durante el presente trabajo surgieron distintas interrogantes entre las que se mencionan ¿Qué tan conveniente era construir un aeropuerto en esta zona del Valle de México?, o ¿Los habitantes de Texcoco y Atenco se beneficiarían con proyectos urbanos?

En México, el Estado tiene una fuerte tradición en la realización de grandes obras públicas. Sin embargo, lo original ahora es plantear su realización en el marco de proyectos democráticos.

La producción sobre estudios municipales en el Valle de México es ya importante; existen distintos trabajos referidos a la problemática urbana (Hiernaux: 2000, Cruz Rodríguez: 2001, Vega, Lourdes: 1996), mismos que estudian la zona metropolitana de la Ciudad de México desde la perspectiva urbana, social y política. Otros trabajos recuperan este espacio como reflexión de distintos problemas sociales y de participación ciudadana (Ziccardi, 2000); así la gran mayoría sigue abordando la problemática social, urbana, demográfica, territorial, y recientemente con mayor interés, el problema de los recursos naturales.

En general son temas que tienen que ver con las transformaciones que ocurren en la sociedad mexicana y su impacto e importancia en lo local, en lo global y su revalorización en la vida social, política, urbana, económica, cultural, ambiental y de participación ciudadana. La lucha por la reivindicación del espacio local y regional (Guillén, 1996) adquiere un significado especial. En tal caso, la descentralización y la toma de decisiones resultan procesos macrosociales y de gobierno en donde no puede resolverse por sí misma la tensión entre sociedad y gobierno, en la medida en que existe una pluralidad de identidades territoriales y culturales que no son representados por los estados nacionales (Castells y Borja, 1999).

1.3 Contenidos de la investigación

En la presente investigación se analizó el Proyecto del Aeropuerto en la zona de Texcoco, la forma como fue presentado a los pobladores de la región y la situación que surgió al conocerse los términos del decreto expropiatorio. Por lo anterior, es indispensable reflexionar sobre las distintas dimensiones que abarca el problema: la urbana, la social y la ambiental. En cada una, la intervención de los distintos actores que participan de la posible instalación del aeropuerto.

Al inicio del libro se aborda la importancia que adquiere el movimiento social que genera el megaproyecto urbano. Como es: cómo se articula este movimiento con las distintas demandas sociales. Probablemente, fue el movimiento social más importante del sexenio de Vicente Fox Quesada, donde el tema de la tierra y la posible afectación a distintos núcleos agrarios, generó una “nueva” relación con distintos actores tradicionales, nuevas relaciones en pro de la defensa del espacio de lo local y de un activismo político particular, inserto en un proceso de globalización y de modernización continua del Estado-Nación.

Posteriormente, se estudian los municipios de Texcoco y Atenco, con la idea de conocer y comprender mejor estos territorios, y sus principales problemas sociourbanos y ambientales, mismos que comparten con municipios vecinos. El trabajo repasa de manera breve la historia de estos dos municipios vecinos, sus principales características socioeconómicas, territoriales y ambientales con especial interés en la problemática expresada por sus pobladores, donde se analiza la falta de políticas públicas en el proceso de urbanización y deterioro ambiental. Se precisa la ocupación del suelo y los problemas más importantes de los asentamientos irregulares, ya que éstos tienen que ver con el precarismo urbano y sus vínculos con la ocupación irregular e ilegal del suelo, donde las políticas de planeación son fundamentales para el desarrollo urbano de cualquier gobierno local. Se describe el crecimiento irregular de los asentamientos humanos y el incremento de la pobreza en estas localidades, misma que va en relación con el retraso de la infraestructura y los equipamientos en la zona, donde parecería que no existe una planificación urbana-ambiental.

También se presenta un resumen de la vida política y social de estos municipios, donde la influencia política de la capital del país y de los partidos en el poder es notoria y no se pueden excluir las decisiones de los gobiernos locales a lo que sucede en sus partidos políticos. Se presenta una real influencia en la toma de decisiones, las distintas fuerzas políticas que han transformado el tejido y la conformación de cada municipio. Muchos analistas e investigadores consideran que el Estado de México representa un laboratorio político-electoral y puede ser indicativo de las tendencias electorales.

Se analiza el megaproyecto urbano del aeropuerto como un caso de estudio, donde se describen las dimensiones del macroproyecto del aeropuerto en la zona de Texcoco y se aborda la dimensión técnica, fundamental en la comprensión de este proyecto. ¿Cuáles son los elementos de decisión que llevan a construir un nuevo aeropuerto de las magnitudes propuestas?

Al describir los aspectos más importantes de la evaluación ambiental realizada por el Programa Universitario del Medio Ambiente de la Universidad Nacional Autónoma de México (PUMA), el Instituto de Ecología de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), se menciona que la región se encuentra impactada por los asentamientos humanos, por los tiraderos de basura, por la infraestructura hidráulica y por los terrenos de cultivos de temporal y de riego. La evaluación ambiental es una figura jurídica nueva en esa materia que permite utilizar procedimientos en donde las autoridades ambientales condicionan la realización de obras, aprovechamientos y actividades que pueden causar desequilibrios ecológicos o rebasar los límites y condiciones establecidas en la protección del ambiente.

En el trabajo se analizan también los aspectos urbanos y de planificación, donde las vialidades son fundamentales en la modernización de la infraestructura carretera del centro del país. Se destaca además la dimensión económica-financiera, donde se describe cómo el transporte aéreo es fundamental para el desarrollo económico del país y de Latinoamérica, y su modernidad y eficiencia son sinónimos de un tipo de desarrollo y crecimiento de las economías y de una forma de vida en un mundo cada día más globalizado e interdependiente.

Los costos que hubiera significado el nuevo aeropuerto en Texcoco, representan la estimación hecha por el gobierno federal, estatal y sus principales etapas y costos; donde no sólo sería un aeropuerto, sino también una zona comercial y una zona hotelera, donde se instalaría una de las más grandes e importantes obras de infraestructura para el centro del país. Luego se discierne el costo de las hectáreas afectadas en Texcoco vs. el costo de la ampliación y remodelación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y los aeropuertos de Puebla y Toluca.

La investigación comprende la dimensión jurídica que dio origen al Decreto expropiatorio del Ejecutivo Federal en los territorios de Texcoco y Atenco, donde por vez primera se presenta en esta región una controversia constitucional. Es un precedente en materia urbana, ambiental y jurídica, que interpone un municipio del Estado de México contra el Ejecutivo Federal en el contexto legal en que se desenvuelve el municipio, tanto a nivel local como estatal y federal.

Se analiza el caso del Ejecutivo Federal, pues tiene facultades constitucionales en la construcción y operación de un aeropuerto. El estado tiene la facultad de velar por el libre tránsito de las mercancías y personas y no se puede limitar su tránsito aéreo o terrestre a un territorio o a un espacio físico. También el Ejecutivo Federal tiene facultades relacionadas con la regularización, construcción, operación y administración, vigilancia y demás actos relacionados con las vías de comunicación; y todo lo demás relacionado con la construcción de aeródromos civiles. Otros de los actores involucrados fueron el Ejecutivo estatal, y el Jefe de gobierno de la Ciudad

de México quien expuso una opinión contraria a la construcción del aeropuerto en Texcoco. También se considera el papel del gobernador del estado de Hidalgo, el cual promovió la opción Tizayuca como la más viable y ofreció en los medios publicitarios su proyecto como aquel que ofrecía mejores opciones económicas y ecológicas, así como de menor impacto social y regional.

Se menciona cómo otros actores estatales defendieron el proyecto aeroportuario, conocido como Proyecto Nuevo Ambiental Texcoco, que entre otras cosas difundía la idea de recuperar gran parte del ex vaso del Lago de Texcoco para distintas actividades ecológicas y de paso construir el nuevo aeropuerto de la zona metropolitana del Valle de México. Los gobiernos del Estado de México y el de Hidalgo presentaron una disputa publicitaria en la obtención de la construcción del nuevo aeropuerto.

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

Dentro de los actores sociales destaca el papel del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, cuya organización se consolida posterior a los decretos de expropiación del 22 de octubre del 2001. Fue así que el Frente empieza a tomar sentido y organiza sus diversas demandas fundadas en la defensa de los predios expropiados de Texcoco y Atenco. Durante el tiempo que duró el conflicto del aeropuerto, el Frente de Pueblos en Atenco, se vinculó con diversas ONG'S, grupos sociales, organizaciones de derechos humanos y ambientalistas, tanto en el país como en el extranjero.

El tema del aeropuerto incluyó a varios actores de la sociedad civil, de la clase política nacional y de diversos grupos académicos y sociales independientes; la lista es inmensa, más la sociedad mexicana estuvo enterada y la opinión sigue siendo polémica, cuestionable y cada sector de la sociedad ofrece su propia opinión al respecto.

En la investigación se describen las etapas más importantes de la propuesta del megaproyecto urbano; con el objetivo de comprender su desenvolvimiento. El asunto del aeropuerto en Texcoco presenta una percepción más allá de un beneficio económico, pues para muchos es un asunto sociológico y cultural, donde la preservación de sus identidades comunitarias es de lo más importante.

Es pertinente reflexionar y valorar los movimientos sociales que producen un impacto en lo urbano, lo social, lo político y lo económico, evidenciando que una zona y región pueden ser más importantes de lo que parece, y planteando que el sistema federalista y los procesos democráticos en México necesitan considerar propuestas que permitan revertir las marcadas desigualdades entre el centro y las regiones, entre la gente más rica y la más pobre, entre las grandes desigualdades y segregación de la metrópoli.

1.4 El Diseño de la Investigación

1.4.1 Objetivos

1.- Precisar 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 (jurídica, social, económica, política, ambiental) que comprende este tipo de trabajos.

2.- Analizar las características del movimiento social contrario a la construcción del aeropuerto en la región de Texcoco, sus principales actores, las principales demandas ciudadanas, el cuestionamiento agrario, el marco jurídico del municipio y su relación con los distintos niveles de gobierno.

3.- Conocer y analizar los elementos más importantes de la estructura territorial, urbana, política, ambiental y de gestión, en los municipios de Texcoco de Mora y San Salvador Atenco.

4.- Investigar y analizar las dimensiones técnicas de desarrollo urbano, económico-financiero, jurídico, ambiental y social del megaproyecto del aeropuerto propuesto en el nororiente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

5.- Precisar una nueva propuesta para el planteamiento de megaproyectos urbanos que involucren las distintas dimensiones por considerar y el papel de la participación ciudadana, así como de las autoridades en los tres niveles de gobierno.

1.4.2 Hipótesis

1.- La construcción del megaproyecto del aeropuerto en la zona metropolitana de la Ciudad de México, implicó poner en juego distintas dimensiones (económicas, sociales, políticas, ambientales y jurídicas) y la participación de diferentes actores que actuaron en un contexto social y de tensión política.

2.- Los movimientos sociales que se oponen a la construcción de un megaproyecto urbano despliegan una acción conflictiva, entre actores que son portadores de intereses diferentes e incluso contrapuestos, identificándose tensiones institucionales y protestas movilizadoras.

3.- El movimiento social contrario al aeropuerto en la región de Texcoco, tuvo un efecto aún no valorado por los actores sobre la gestión y las tareas de los gobiernos locales en relación con el suelo urbano y sus usos.

Para constatar o rechazar estas hipótesis se analizan distintas dimensiones del proyecto del aeropuerto en la región de Texcoco, los actores involucrados y las características y naturaleza del movimiento social de Atenco. También se resaltan las consecuencias sociales, ambientales y políticas de la propuesta de construir el nuevo aeropuerto internacional ubicado en el Estado de México en territorio municipal de Texcoco y Atenco.

Se concluye que en estos territorios a pesar de las adaptaciones constitucionales en el Estado de México y las reformas al artículo 115, existen limitaciones técnicas, políticas y de gestión municipal; donde los patrones de crecimiento y desarrollo urbano-ambiental están presionados por las mecánicas y modelos en el uso de suelo.

En lo que respecta al movimiento social y al megaproyecto urbano es importante considerar que estos movimientos son una acción colectiva, la cual supone la existencia de actores portadores de intereses contrapuestos, diferentes de los suyos, y de un campo en que se sitúan sus relaciones sociales. Los actores son fuerzas sociales que se proponen en ejercer cierta influencia sobre decisiones que se impondrán a una colectividad.

En las diversas relaciones colectivas conflictivas se identifican las reivindicaciones organizativas, las tensiones institucionales y las protestas movilizadoras. Es decir, reclaman la inclusión de sus intereses particulares en las decisiones políticas.

Se fundamenta el papel de los gobiernos locales y las facultades jurídicas establecidas en las reformas hechas al artículo 115 de la Constitución (1999) y que presentan relevancia en el caso del Estado de México, ya que derivan de una relación e integración con la zona metropolitana de la Ciudad de México. Esto refleja una nueva perspectiva urbana de la mayor complejidad, donde los gobiernos locales tienen competencias para actuar en las funciones relacionadas con el uso del suelo y de su planeación.

Asimismo, deben resaltarse las características sociourbanas, las condiciones de pobreza y marginación, producto de una concentración y centralización capitalista que gestan una marcada desigualdad en el desarrollo económico y espacial de la región (la ciudad central y su zona metropolitana).

La problemática ambiental de la zona de estudio presenta diferentes características e implica la necesidad de profundizar para cada caso. En este trabajo se exponen algunos elementos que permitirán una mejor reflexión en aras de revertir la actual tendencia en materia ambiental.

1.5 El método

El método propuesto para el estudio fue el hipotético-deductivo, se presenta para alcanzar el conocimiento de algo particular, por un lado se sigue con un procedimiento inductivo y por otro, un deductivo; comparando y analizando los datos cuantitativos disponibles y realizando un análisis cualitativo de cada uno de los temas de la investigación, con apoyo y seguimiento de los objetivos y las hipótesis planteadas. Para realizar cada capítulo se estableció un proceso primario de información generada por la misma investigación. El siguiente nivel consistió en establecer relaciones entre la información y los hechos, lo que proveyó un planteamiento de nuevas ideas, buscando una sincronía que permitió una mejor reflexión de las dimensiones que presentan las grandes obras urbanas, sus condiciones sociourbanas, su dinámica y los territorios estudiados.

Las dimensiones de análisis de este macroproyecto son: 1) lo social, 2) lo urbano y 3) lo ambiental.

La utilización de un caso de estudio, permite una mejor comprensión en la investigación social, urbana, técnica, política y es considerada una estrategia y herramienta metodológica útil que pone énfasis en los actores y en el proceso desarrollado. Es una forma de organizar información, sin perder el carácter de un todo del objeto social que se estudia; es decir, es una propuesta flexible que trata de

articular la experiencia de los actores y los procesos involucrados. Poseer recursos metodológicos como el caso de estudio, permite que la investigación privilegie la manera y el mecanismo de abordar el tema, ya que de lo contrario se puede llegar a no concretar una metodología que sirva de sustento teórico en todo trabajo académico.

Son asuntos de análisis que le permiten al investigador comprender fenómenos sociales no cuantificables o que se refieran a una estadística oficial; el municipio, en el último decenio, se ha convertido en un gran escenario de la vida política y de representación ciudadana; es donde se puede conocer de primera fuente los distintos problemas urbanos, sus alcances, limitaciones, de la organización pública que enfrenta e interactúa con una sociedad plural, conflictiva y heterogénea (Cabrero, 1996 y Ziccardi, 2000).

También se elaboró la propuesta de metodología en la realización y aplicación de entrevistas en los municipios motivo de la investigación, instituciones del ámbito local, estatal; se aplicó a distintos actores involucrados en el proyecto del aeropuerto en la región Texcoco. Se entrevistaron distintos personajes que participaron en el proyecto del aeropuerto, así como las razones a favor o en contra que generó el citado proyecto aeroportuario, mismas que aparecen en el presente trabajo.¹

Por lo que se refiere a las técnicas de investigación, se realizó una revisión de la información bibliográfica y hemerográfica proveniente de diversas fuentes; por ejemplo tesis de postgrado, libros especializados, investigaciones particulares, informes publicados en los municipios y en los gobiernos federal y estatal, periódicos, revistas, así como estadísticas localizables en archivos públicos vía Internet o de otros medios electrónicos. También se llevaron a cabo una serie de entrevistas y de encuestas a diversos sectores de cada localidad, a funcionarios públicos y sociedad civil, y se tomaron distintas fotografías.

En cuanto al material ilustrado se realizaron mapas de ubicación geográfica, diseño de gráficas y cuadros, que dan sustento al trabajo desarrollado. De igual manera se catalogó la información de lo general a lo particular, para depurar y actualizar el guión de trabajo en cada punto ubicándolo en el contexto para proporcionar los elementos de análisis de manera adecuada en la aplicación de los objetivos e hipótesis planteados.

¹ Las entrevistas se enfocaron en conocer la opinión y las razones técnicas, sociales y políticas por las cuales se consideró la opción "Texcoco".

Primera Parte:
El mapa conceptual.
Introducción.
Capítulo 2. Marco Analítico

2.1 Las características de los movimientos sociales

En este punto se reflexiona acerca del movimiento social de Atenco. Si bien en el movimiento podemos encontrar campesinos, este movimiento estuvo conformado por diversos actores. Los campesinos dedicados a la actividad agrícola (697 según el INEGI), no fueron los únicos que protagonizaron el movimiento social, participaron en este grupo estudiantes, obreros, organizaciones urbanas, grupos ambientalistas, de derechos humanos e incluso organismos que defienden la vivienda y el desarrollo urbano; tal fue el caso del alto comisionado y relator para la vivienda de la Organización de las Naciones Unidas.² Así, el movimiento de Atenco, no puede inscribirse como un movimiento de carácter campesino, de jornaleros o productores. En todo caso, es un movimiento que integró distintas demandas ciudadanas y la lucha se centró en diversos frentes. En este tipo de movimientos se presentan también distintos y diversos cuestionamientos, como el relativo al problema agrario de nuestro país, el cual adquiere relevancia en este caso al ser una zona en conflicto cercana a la gran ciudad y perteneciente al área metropolitana más grande del país.

El movimiento, que se definió desde el inicio como contrario a la construcción del aeropuerto, no es un asunto de “descampesinización” o de cambio de status de campesinos a obreros. Una de las principales reflexiones de este capítulo es el precisar cómo se articula este movimiento, a partir de identificar el elemento que unifica las demandas sociales presentadas, buscando las limitaciones que presenta la articulación del movimiento social a partir de la posible construcción de una gran obra urbana en el nororiente de la gran Ciudad de México.

Antes de examinar la perspectiva y el contexto de este movimiento es indispensable referirse a los actores sociales desde el análisis sociológico; se trata de examinar una categoría (ejidatarios, sectores populares), donde existe una transformación del actor-sujeto: a) Los actores de este movimiento se identifican y se estructuran a partir de cierta identidad, demandas y principios, con particularidades por su condición sociocultural de la categoría social a la que pertenecen; b) por sus mismas demandas o reivindicaciones respecto a su condición, y c) por las características organizacionales e institucionales del medio en el que se desenvuelven. (Garretón: 1985).

² Miloon Kothari, fue el encargado de la ONU para atender los asuntos del derecho a la vivienda en nuestro país durante los años 2002-2003. Escuchó los reclamos sobre la inestabilidad social que expresaron los miembros del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra. También, el relator de las Naciones Unidas recordó que en la administración de Vicente Fox existen instrumentos internacionales que el gobierno ha firmado y aceptado, los cuales protegen los derechos de los mexicanos y de manera concreta de los ejidatarios atenuquenses. Nota publicada en el periódico La Jornada de 7 de septiembre de 2003.

Touraine (1995) considera a los movimientos sociales como una acción conflictiva, donde cualquier acción colectiva supone la existencia de un actor, de otros actores portadores de intereses diferentes de los suyos y de un objetivo o campo social en que se sitúan sus relaciones. Los actores son fuerzas sociales que se proponen ejercer cierta resistencia a decisiones que se impondrán a una colectividad.

Las diversas conductas colectivas se sustentan en: a) Las reivindicaciones organizativas, b) Las tensiones institucionales y c) las protestas modernizadoras. La idea de modernización³ se introduce y se analiza a propósito del cambio social, si bien existen movimientos que tienden a pasar del presente al futuro en nombre de la modernización, otros se definen por la lucha en nombre del presente contra el pasado o en defensa del pasado contra el futuro incierto.

Las orientaciones de un movimiento social no dependen únicamente del estado del sistema político o de la organización social; adquieren también formas diferentes según el estado de evolución de las relaciones de clase. Los conflictos sociales tienen una historia natural (Touraine, 1995).

2.2 La naturaleza de los movimientos sociales

La identidad, la oposición y la totalidad son elementos que Alain Touraine,⁴ considera en el análisis conceptual que ofrece para la comprensión de los movimientos sociales. Los conflictos, se sitúan en un mismo campo. Los adversarios hablan siempre el mismo lenguaje, sin el cual no podrían debatir y combatirse.

l) La identidad es la definición del actor por sí mismo. Un movimiento social puede organizarse si esta definición es consciente. El conflicto es lo que constituye y organiza al actor. Es habitual que el actor se defina en primer lugar en términos organizativos o institucionales. La práctica de las relaciones sociales es la que sitúa y define al actor histórico, al movimiento social, así como al campo de decisión el que define al actor político.

³ Robert Lechner, considera que la modernización ha funcionado más como razón de Estado, como proyecto político para la transformación económica con una orientación neoliberal, en tanto que modernidad engloba un planteamiento más filosófico que reconociendo costumbres, valores y normas, trata de legitimar algo "nuevo" y no formas distintas de hacer lo mismo. Giddens identifica la modernidad como una época más delimitada a fines del siglo XVIII y sus principales protagonistas fueron los franceses mediante el conocido movimiento de la Ilustración. La modernidad se ubica como una nueva forma de pensar, y en la cual se pone mayor atención a la ciencia y a la tecnología, así como a los grandes proyectos sociales: el capitalismo y el socialismo, los cuales compartían esos valores. Considera así mismo que el problema de la modernidad, su despliegue inicial y sus formas institucionales, ha reaparecido como cuestión sociológica. En Giddens y et al, 2001. "Las Consecuencias Perversas de la modernidad: Modernidad, Contingencia y Riesgos" Edit Anthropos, 2001, Argentina, Pág. 33-34.

⁴ Touraine, "Producción de la Sociedad", UNAM/IFAL/IIS, México, DF, 1996.

II) El principio de oposición, un movimiento no se organiza sino a partir de que puede nombrar a su adversario, pero su acción no presupone esta identificación. El conflicto hace surgir al adversario, forma la conciencia en presencia, sólo se puede hablar de principio de oposición si el actor se siente enfrentado con una fuerza social general en un combate que ponga en entredicho orientaciones generales de la vida social.

La dimensión del conflicto es fundamental en todo movimiento social. Este conflicto puede ser parcialmente tratado a nivel institucional, pero nunca por completo. Tal vez recurra a un árbitro, a un mediador o a los tribunales. Pero es una táctica; por lo anterior, el conflicto es vivido por el movimiento social como un conflicto comunitario, de las localidades y de los municipios en conflicto. Afirmación que no significa reducir la idea de que todo movimiento social lucha por intereses económicos.

III) El principio de totalidad no es sino el sistema de acción histórica cuyos adversarios, situados en la doble dialéctica de las clases sociales, se disputan el dominio. No existe un movimiento social que se defina únicamente por el conflicto. Todos poseen lo que se denomina principio de la totalidad.

Atenco se inscribe en las luchas de los sectores populares en defensa de su calidad de vida.

El movimiento social, por tanto, no es necesariamente global. El conflicto puede iniciarse a propósito de uno solo de los elementos del sistema de acción histórica. Tiene características diferentes según su lugar sea el orden o el movimiento, las orientaciones o los recursos, lo social o lo cultural. Los actores de un movimiento no forman un medio social al que se pueda definir por elecciones comunes, por una identidad social personal y colectiva. Un movimiento social, por el contrario, está constantemente ocupado en poner en entredicho la definición social de los papeles, el funcionamiento del juego político, el orden social.

El movimiento social sólo es identificable como elemento de un campo de acción histórica, es decir de las interacciones entre el actor colectivo del que se trate, su adversario y las expresiones relativamente autónomas del sistema de acción histórica, en particular del modelo cultural. Así, Touraine considera que los movimientos sociales se forman y se organizan en la medida en que sus elementos, Identidad, Oposición y Totalidad tienen una expresión concreta; es decir, visible para todos. La lucha contra el adversario supone que éste sea más visible, no se lucha contra el capitalismo sino contra los patrones; en el caso del aeropuerto en Texcoco, la lucha de los atencos no es tan solo contra la construcción de una obra de infraestructura urbana sino también puede estar representado contra el estado,

contra el gobierno. No estamos hablando de una adscripción de clase, sino de un movimiento comunitario de los pueblos y localidades afectadas por un decreto expropiatorio.

Los movimientos sociales reflejan la expresión directa e indirecta del conflicto de clases, pero es importante señalar que este caso es una lucha comunitaria, de localidades más que una expresión de clase. Su forma depende del estado del sistema político y de la organización social. Pero cuando se estudia la variación de estas formas, no hay que olvidar que los movimientos sociales tienen su razón de ser y se constituyen en el nivel de las relaciones de clase. En el caso de Atenco se puede identificar un movimiento regional, social, que recibe una mayor cobertura y difusión, porque su lucha está vinculada al espacio de lo local, pero también por la defensa de algo “muy delicado” como es el asunto de la posesión de la tierra en la zona metropolitana de la Ciudad de México.

2.3 Los nuevos movimientos sociales

El movimiento social contrario al aeropuerto en la ZMCM, se inició al darse a conocer el Decreto del 22 de octubre del año 2001, donde se afecta a 13 núcleos agrarios en el oriente del Estado de México. Este tipo de movimientos sociales tiene un significado, el cual se puede decir como “nuevo”, porque establecen nuevas relaciones con distintos actores a los tradicionales.⁵ Es un movimiento que se relaciona con nuevas preocupaciones como son: las relaciones afectivas, de orientación grupal, de la defensa de lo local, de lo ambiental, de la asociación a los grupos ejidales, del activismo político, de la cultura de masas, de las nuevas organizaciones horizontales. Recordemos que los movimientos sociales en el pasado, eran más en defensa de lo económico, del poder, de lo material, de lo cultural, de lo contrario al estado y que no estaban inscritos en los procesos de globalización o de modernización de los estados.

El cambio en los nuevos movimientos sociales como el caso que se presentó por la posible construcción e instalación del aeropuerto en Texcoco, marca una diferencia más de fondo que de forma, porque los nuevos o emergentes movimientos sociales del inicio del siglo XXI en México combinan elementos al relacionarse diferentes

⁵ Tal es el caso del general del ejército mexicano, José Francisco Gallardo, quien defendió la lucha de los atencos; se ofreció a asesorarlos mientras estaba preso; este personaje se asocia con el Frente Mexicano pro Derechos Humanos.

demandas antes no consideradas; así se encuentra que el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, tiene en su movimiento una vuelta al pasado,⁶ tal vez al nuevo conservadurismo, reivindicando otros valores, valores que pueden ubicarse como locales, de cultura, de arraigo frente a los programas del Estado, de formas de vida relacionadas con un pasado; donde lo moderno y lo global no necesariamente se encuentra asociado a una lucha campesina o ejidal.⁷

Se puede decir que el movimiento de Atenco es “nuevo”, porque es el primero de importancia nacional e internacional al inaugurarse un nuevo gobierno en el que el PAN controla el Poder Ejecutivo (2000-2006), desplazando al Partido Revolucionario Institucional que gobernó durante más de setenta años como partido cuasi-único. Es también un movimiento que se ubica en un periodo histórico de transición política actual y de una nueva cultura política que experimenta el país, donde la democracia sigue siendo un baluarte importante para el nuevo desarrollo social y político en sociedades como la mexicana.

También en estos años surgieron otros movimientos sociales como el caso de Tlalnepantla en el Estado de Morelos (2003), donde la demanda de sus habitantes fue destituir al presidente municipal por presuntos actos irregulares en su desempeño público. Otro caso especial es el surgido en ciudades fronterizas como Mexicali, Juárez, Nogales (en los años 90), donde las demandas han sido la defensa de un espacio local y de los derechos ciudadanos, por el pago de ciertos servicios e insumos (energía eléctrica, gasolina, peaje, entre otros). Estos movimientos han desafiado a la autoridad y en muchas ocasiones han empuñado un afilado machete como símbolo contrario a un tipo de desarrollo, a una modernidad y a una autoridad.

También los ejidatarios de Atenco se han involucrado en otro tipo de movimientos, tal es el caso del movimiento de los trabajadores del IMSS, los cuales han visto modificada su nueva relación de trabajo, donde se les retira o modifican prestaciones que ya habían sido otorgadas por un largo periodo. De igual forma se involucraron en un movimiento sociourbano llamado Francisco Villa, cuyas principales demandas se relacionan con terrenos para vivienda y apoyo al transporte público (taxis y microbuseros, colectivos), entre otros.

Así no por ser nuevos no tienen mucho de otros del pasado; además, un movimiento particular puede cambiar sus valores con el transcurrir del tiempo acercándose al tipo ideal opuesto. Lo que es nuevo es que los valores que eran débiles o estaban ausentes

⁶ En entrevista realizada a David Pájaro Huertas, líder del llamado FPDT se refirió a la idea de una vuelta al pasado, donde la tierra será una cadena de empezar a vivir. ... Entrevista realizada el 25 de marzo de 2004, en las instalaciones del Colegio de Postgraduados.

⁷ Ibid.

en el pasado, están ahora incorporados en movimientos que eran inexistentes, con la excepción de las asociaciones vecinales, las cuales poseen más elementos de los antiguos movimientos.

Estos movimientos no caen dentro del modelo tradicional del grupo de interés de la política. Los grupos de interés más convencionales se dedican a demandas economicistas, por lo general materiales por naturaleza que intentan obtener del Estado. Por el contrario, los movimientos sociales nuevos se enfocan en gran medida a las relaciones sociales, al punto a veces de ser apolíticos (Maiwaring, 1985).

Una de las paradojas de estos nuevos movimientos reside en que parte de su impacto político se deriva de esta nueva manera “apolítica” de hacer política. Pero este mismo aspecto de su impacto político también está ligado a una limitación significativa y a una contradicción interna, porque los medios “apolíticos” de hacer política pueden cercenar su capacidad de transformación de los regímenes políticos.⁸

Para evaluar la importancia de los movimientos como el de Atenco que es fundamentalmente comunitario, debe considerarse que no necesariamente es un movimiento ejidal o campesino. Es autónomo e independiente del Estado y se identifica con distintas luchas sociales, rurales y urbanas, que se han dado en décadas anteriores en la zona metropolitana de la Ciudad de México y en el país.

Recordemos que desde el movimiento zapatista, el asunto de “la lucha por la tierra” se ha vuelto un asunto muy delicado. La defensa de lo local vs. lo global, se presenta así como un movimiento que puede ser considerado como nacional; las fuerzas que anteriormente se expresaban a nivel local o regional, logran una nueva coordinación con distintos sectores de la sociedad y grupos inconformes. Desde el sexenio salinista y zedillista se ha acumulado una serie de movimientos sociales de distintas características, donde los movimientos “por la tierra”, se presentan como los más incómodos, delicados y complicados en su solución; hoy existen movilizaciones mixtas de obreros, campesinos, estudiantes y sectores populares, clases medias e incluso de las clases altas y “gente rica”, que presentan una serie de demandas en común (como fue la marcha del silencio contra la inseguridad y violencia efectuada en la Ciudad de México, 27 de junio 2004).

Este movimiento surge en el año 2001 con el movimiento de ejidatarios de Atenco y es el parámetro de nuevas movilizaciones que conoce el Estado mexicano, el cual debió cuidar que no se recrudeciera y se complicaran las demandas ciudadanas.

⁸ Maiwaring, 1985, pág. 39.

Así los últimos movimientos se explican por un descontento generalizado, acumulado por la grave situación económica, de seguridad, de empleo, resultado de más de 20 años de políticas socioeconómicas que ponen en entredicho al mismo Estado. También es de considerar que en este último decenio, ha cobrado fuerza la protesta masiva, sórdida, silenciosa, por los distintos sectores de nuestra sociedad.

¿Cuáles son las razones de fondo o qué explicación se puede encontrar en las distintas protestas o movimientos sociales como el de Atenco en el inicio del nuevo milenio del siglo XXI?, ¿Qué es lo que realmente propicia una nueva cultura política de participación ciudadana en México? o ¿Es el comportamiento del Estado el que genera estas movilizaciones y en todo caso es sólo un asunto político?

Las preguntas anteriores tienen como objetivo presentar una reflexión mayor del sistema político mexicano frente a las insuficiencias analíticas en el caso de Atenco y de la posible construcción de un aeropuerto.

2.4 El gobierno local y los megaproyectos urbanos

El término gobierno local se refiere en gran medida a los municipios. Algunos investigadores y académicos utilizan indistintamente el término municipio con el de gobierno local y ayuntamiento. Al revisar la Controversia constitucional que presenta el Ayuntamiento de Texcoco contra el poder Ejecutivo Federal, por el asunto del aeropuerto en su territorio, se menciona la diferencia entre ayuntamiento y municipio desde la dimensión jurídica.⁹ Lo importante es que se trata de la instancia de gobierno más próxima a la ciudadanía.

La institución municipal se relaciona con los temas sociales, económicos, ambientales, culturales y políticos, por ello podemos asociar la problemática dentro de su territorio con esos temas.

⁹ Se considera que el Ayuntamiento, es un órgano de Gobierno electo y el municipio es el conjunto total de una localidad o de varias localidades; es el sustento de una vida comunitaria en su totalidad. El gobierno local como aquel que agrupa a individuos y órganos que tienen la responsabilidad de la conducción del Estado. Según el Diccionario de la Real Academia Española (2002), el Ayuntamiento se refiere a la Corporación compuesta de un alcalde y de varios concejales para la administración de los intereses del municipio. Municipio, es el conjunto de habitantes de un mismo término jurisdiccional, regido por un ayuntamiento.

El gobierno puede ser considerado como un ente heterogéneo constituido por múltiples actores que diseñan políticas, elaboran leyes, establecen reglas y juegan tiempos que se relacionan y condicionan de forma continua. El gobierno puede cambiar sin ninguna transformación en la forma de gobierno en sentido amplio, como en general sucede en la administración de las sociedades democráticas o republicanas en el momento de cada elección periódica.

El gobierno local alude al nivel municipal o provincial de la organización política y social de un país y a la esfera de dominio de una institución, administración, organismo o grupo social. La noción de gobierno local define a las unidades políticas de gobierno de diferente tamaño estados, municipios, ciudades, delimitadas geográfica y administrativamente, y heterogéneas social y culturalmente. En el nivel de gobierno se establecen relaciones sociales entre actores distintos que expresan intereses, demandas y necesidades diferentes: autoridades con facultades de mando, instituciones públicas y privadas; comunidades locales con distinto grado de cohesión social, así como organizaciones sociales y políticas.

Para otros teóricos de la organización, los ayuntamientos han sido sólo parte de una administración. Lo anterior puede tener justificación, toda vez que se ha ligado al gobierno local en el conjunto de las instituciones públicas presentes en los estados-nación. Se ha tratado a los ayuntamientos como menores de edad, sin capacidad de incidir en las condiciones socioeconómicas de su comunidad, o bien, como entidades prestadoras de servicios. (Brugué y Goma, 1998).

Los autores dedicados a lo local analizan el proceso incipiente de la industrialización y contraponen la cultura de la sociedad oriental con la de la occidental, señalando la importancia del conocimiento histórico. En un estudio de la comunidad y la sociedad, Weber estudia los tipos de comunidad y la relación con la sociedad; explica las formas estructurales de comunidades humanas diversificadas por su contenido, de la actividad comunitaria en cuanto engendran por sí mismas formas estructurales de actividad en relación a un significado económico, siendo la comunidad doméstica una de las más elementales formas de organización social (Weber, 1981).

Alexis Tocqueville (1978) por su parte estudia particularidades del origen de la comuna, institución que da origen a lo que hoy se conoce en América como gobierno local o municipio. Su estudio lo lleva a cabo en el siglo pasado en el conocido texto *La Democracia en América*. Primero la idea de la comuna, después el condado y por último el estado. La comuna es el nivel local de gobierno, donde reside la fuerza de los pueblos libres; el individuo es considerado como parte de un todo, donde la acción legislativa y gubernamental está más cerca de los gobernados. También considera que las funciones públicas, son extremadamente numerosas y están muy

divididas en la comuna, pero la parte administrativa la resuelven los select-men, estos son los ejecutores de la voluntad popular, que están bajo la dirección popular de la comuna.

Es en el ámbito del gobierno local donde las relaciones entre gobierno y ciudadanía pueden y suelen ser las más próximas, comenta Ziccardi (2003), atendiendo a la observación conocida de Tocqueville sobre la vida en Norteamérica, según la cual el gobierno local es la mejor escuela de la democracia porque supone que a través de la participación en los asuntos locales, el ciudadano comprende prácticamente sus derechos y responsabilidades, se familiariza con las reglas del juego democrático y cultiva en sí el respeto por las instituciones. Sin embargo, comenta Ziccardi, en la actualidad existen muchas dificultades para que los ciudadanos, al participar en las decisiones públicas que se toman en el espacio local, aprendan y se apropien de la cultura y los valores democráticos.

La idea de nuevo localismo postula que en un entorno cada vez más diversificado y más globalizado, el rol de los gobiernos locales no sólo no se ve debilitado, sino que experimenta un fuerte impulso; el nuevo localismo se refiere a dos variables fundamentales: a) la diversificación de las demandas sociales y b) la globalización de la economía. Las nuevas tecnologías facilitan la gran flexibilización en la producción de bienes y servicios. En este nuevo contexto los gobiernos locales se encuentran en situación privilegiada, tanto para adaptar sus servicios a las demandas cada vez más diversificadas de sus ciudadanos integrados como para acceder a las necesidades de sus ciudadanos excluidos. De su posición de proximidad, en definitiva, se ha deducido un reforzamiento del municipio, entendido como el ámbito mejor situado para conocer y dar respuesta a las demandas y a las necesidades de los ciudadanos (Brugge y Goma, 1998).

Los gobiernos locales y regionales son al mismo tiempo, el punto de contacto más cercano entre el pasado y la sociedad civil, y la expresión de identidades culturales que aunque hegemónicas en un territorio determinado, están escasamente representadas en las élites dirigentes del estado nación (Castells, 1990).

El papel creciente que desempeña el gobierno local en un mundo cada día más globalizado, es una realidad. Existen distintas concepciones de los estudiosos de los asuntos locales; la relación territorio, sociedad y gobierno se torna cada día más interesante en los distintos gobiernos locales.

Los estudios que se refieren al municipio, a las grandes ciudades y zonas metropolitanas del siglo XX y del inicio del nuevo milenio, consideran que existe un proceso de transformación histórica estructural que experimentan las sociedades modernas. Los temas de lo local y su estrecha relación que puede guardar con lo

global, con las distintas formas de participación ciudadana; permiten analizar los grandes proyectos urbanos desde una perspectiva no tan sólo de gobierno central planificador de los asuntos urbanos, sino también a partir de los grandes paradigmas que existen en torno al tipo de desarrollo que se puede articular entre lo local y lo regional, entre la autonomía e identidad de un pueblo o de una localidad de un estado-nación (Castells, 1999; Ziccardi, 1997).

La gestión¹⁰ que realiza el gobierno local es otro elemento de sus facultades; la gestión local comprende diversas dimensiones o esferas, donde lo cualitativo y lo cuantitativo corresponde a las funciones que tienen los gobernantes, la gestión tiene como uno de sus objetivos responder a un mandato de la comunidad. La gestión del gobierno local abarca varias dimensiones: a) territorial, b) espacial, c) económica, d) social, e) ambiental, f) político e institucional, y g) cultural. Pueden existir otras esferas de gestión, pero estas son las más importantes en cualquier gobierno que realiza una gestión.

La postura asumida por el gobierno local de Texcoco, el cual interpone una Controversia Constitucional vs. el Gobierno Federal (2001) y critica la idea de construir el nuevo aeropuerto en su territorio; permite un análisis más profundo y abre la discusión sobre el papel que juega el gobierno local y los ciudadanos en los procesos decisorios en asuntos relacionados con la dinámica socioeconómica, urbana, ambiental, política y la relación que mantiene el gobierno local y los ciudadanos con los otros niveles de gobierno.

En general, los megaproyectos de desarrollo urbano en las grandes zonas metropolitanas no se encuentran inscritos en los instrumentos de planeación y financiamiento de los municipios. En la ZMCM, cualquier decisión que se tome en esta materia se puede complejizar, en virtud de la participación de los distintos niveles de gobierno y de la misma forma de gobierno, toda vez que la misma acción gubernamental en esta zona se ha caracterizado por su centralismo, subburocracia y en algunas ocasiones, su estilo autoritario y su ineffectividad en el ejercicio de gobierno.

¹⁰ Se comprende a la gestión local como aquella que guarda una estrecha relación con el papel que desempeña el gobierno local en el ámbito de su competencia territorial y de prestación de servicios, la gestión es parte fundamental de la administración local, donde las autoridades buscan resolver las demandas ciudadanas. Para muchos, esto tiene un sentido clientelar no ajeno a las decisiones políticas. Nosotros nos referiremos al tipo de gestión urbana-municipal, la cual busca responder a las peticiones de la sociedad en general y mejorar la administración local. La acción de una gestión es muy amplia y variada, puede comprender desde la organización misma hasta la optimización de los recursos, la eficacia, los ámbitos de la competencia, su presupuesto, la prestación de sus servicios, etc. (Duhau, 1998, Arzalus, 2001, Ziccardi, 1979).

2.5 Los megaproyectos urbanos

La sociología urbana nace en la Escuela de Chicago en la década de los años veinte, pero a principios de los setenta el pensamiento marxista ofrece una perspectiva de análisis estructural. Los distintos trabajos e investigaciones que se refieren a los estudios de megaproyectos urbanos, consideran como unidad de análisis las ciudades o los grandes centros urbanos, llamados megalópolis.

Era poco comprensible entender los grandes proyectos urbanos en el marco de la sociología urbana y los estudios desarrollados eran ubicados como fenómenos o problemas de la sociedad cada día más urbanos que rurales, donde la multiplicidad de los asuntos económicos, sociales y culturales era el referente histórico de distintos asuntos locales y de los fenómenos sociales y políticos que se conocían en aquel tiempo.

Investigadores americanos como: Altsluler, Alan y David Luberoff (2003), analizan el contexto de los grandes megaproyectos urbanos y el cambio de políticas urbanas, tal es el caso del impacto que tiene en sus habitantes, por ejemplo el metro, tren ligero, aeródromos, grandes edificios y obras que representan toda una cultura en Norteamérica.¹¹ Estos investigadores consideran que la mayor inversión en los megaproyectos urbanos se dio en los años cincuenta y sesenta en Norteamérica; actualmente la política de la inversión pública en grandes áreas urbanas ha recibido poca atención por los estudiosos de estos temas. Examinan las fuerzas que dieron lugar a la gran onda de megaproyectos urbanos. La declinación aguda de tales proyectos alrededor de 1970 y la nueva generación de grandes proyectos en decenios recientes. Se centran principalmente en megaproyectos del transporte, tales el caso del proyecto central de Artery/Túnel de Boston, el aeropuerto internacional de Denver y el subterráneo de Los Ángeles; también consideran los nuevos estadios, arenas y centros de convención construidos principalmente por la inversión privada.

Analizan sus resultados a partir de las principales políticas urbanas en Norteamérica y valoran las consecuencias prácticas más importantes de los cambios de la política urbana en la última mitad del siglo veinte. Examinan los progresos y efectos posteriores al 11 de septiembre, así como las nuevas presiones y preocupaciones en torno a los megaproyectos urbanos, desde la consideración de una planificación urbana y el cambio de las políticas a partir de las experiencias pasadas.

¹¹ El último texto de Altsluler y Luberoff, *Mega-projects: The changing politics of urban public investment*, sitúa a los grandes proyectos urbanos en la sociedad americana en los años cincuentas y sesentas, donde presentan un gran efecto en las áreas urbanas; el texto realiza un examen de las fuerzas que intervienen en los grandes megaproyectos urbanos de la sociedad americana en este periodo.

Para otros autores, los megaproyectos urbanos vienen acompañados siempre de polémica y conflicto social porque las autoridades y los inversionistas los proyectan, aprueban y ponen en marcha en función de sus intereses e ideologías con métodos autoritarios, sin tener en cuenta integralmente las necesidades colectivas de la ciudad y los ciudadanos. Pradilla (2002) considera necesario tener en cuenta cinco aspectos en el tratamiento de estos grandes proyectos: 1) económico, 2) social, 3) patrimonial, 4) urbano y, como problema central, 5) la participación ciudadana.

Agregaríamos aquí el tema ambiental como fundamental y decisivo en la planeación y ejecución de cualquier megaproyecto urbano. En este sentido el proyecto del aeropuerto en Texcoco tuvo el mayor cuestionamiento en el asunto ambiental y social.

Es de la mayor importancia reconocer que los megaproyectos, como el construir un aeródromo en los municipios de Texcoco y Atenco, modificaría los procesos sociourbanos. Siguiendo a Pradilla (2002), se considera que deben garantizarse los recursos suficientes para que las autoridades locales puedan atender los impactos urbanos derivados del proyecto. Asimismo, se sostiene que una razonable y mínima condición sería que los megaproyectos metropolitanos se sustentaran en estudios rigurosos e integrados de impacto urbano global, fueran sometidos a la discusión en las comisiones sectoriales y acordados por la Comisión Ejecutiva de Coordinación Metropolitana con participación de las autoridades locales municipales y delegacionales, que se integraran previamente a los instrumentos de planeación y presupuesto; que se generaran los mecanismos financieros para que enfrenten los costos adicionales derivados, se sometieran a la discusión de los órganos legislativos correspondientes y se informara y consultara amplia y representativamente a la ciudadanía.

La investigación sugiere que no es en las comisiones metropolitanas donde se toma la mejor decisión; en todo caso estos órganos no representan a la ciudadanía de una localidad, zona o región; otorgan una legitimidad muy cuestionable a megaproyectos urbanos, pues los sustentos de una condición socioeconómica no se encuentran en relación a la morfología social de un espacio urbano. Además, no consideran -tal es el caso del aeropuerto en Texcoco- la opinión de los ciudadanos y de las comunidades, que en los hechos jamás fueron consultadas, violentando así lo que establece la Constitución al respecto.

Un ejemplo es lo publicado en el Diario Oficial del 1 de marzo de 1999, donde se considera un tipo de desarrollo urbano para el oriente del Estado de México, con el programa Proriente; el cual elaboró el Programa de Ordenación Metropolitana del Valle de México, donde académicos y funcionarios de distintos niveles de gobierno, tanto de la Federación como del Estado de México y del Gobierno de la Ciudad de México, decidieron un tipo de desarrollo para el Valle de México. La pregunta en todo caso sería ¿se consideró la participación de los gobiernos locales en un tipo de desarrollo urbano, social y ambiental?, “¿Cómo se puede construir una gobernabilidad democrática cuando se toman decisiones que excluyen a quienes tienen legítimos derechos patrimoniales y a las autoridades locales que tienen competencias constitucionales para actuar en la materia?” (Ziccardi, 2003).

Los megaproyectos urbanos en muchas ocasiones se piensan más en un plano arquitectónico, que en los efectos sociales, ambientales, económicos o urbanos que pueden generar. Además los megaproyectos se orientan frecuentemente al consumo suntuario sin efecto económico posterior importante. Si el mercado no absorbe los espacios construidos, la inversión se congela económicamente y es socialmente inútil; y si son ocupados, liberan otros espacios ya construidos que no son reutilizados, quedando como inversión muerta y lastre para la ciudad como colectividad.

Los megaproyectos implican elevados costos financieros pasados, presentes o futuros para la comunidad urbana, representados por inversiones en infraestructura vial, agua, drenaje y electricidad, mantenimiento de áreas verdes, etcétera; necesarias para su articulación a las redes maestras cuando son periféricos. Esta inversión la paga toda la ciudadanía en impuestos, beneficia sólo a los inversionistas y usuarios, es transferencia de subsidios colectivos a beneficio privado y desplaza necesariamente otras inversiones públicas para beneficio de sectores mayoritarios desprovistos del esencial (Pradilla, 2003).

A la creación de los megaproyectos urbanos corresponderían proyectos con un mayor grado de integración en lo social, lo ambiental, lo económico, lo cultural, lo político, lo urbano, en el contexto de las contradicciones que se experimentan en las zonas y regiones del país. La idea de planificación urbana, no puede comprenderse sin las personas que comparten un espacio. Así los megaproyectos pueden inscribirse dentro de una planeación estratégica de los estados-nación, donde:

Las políticas urbanas deben orientarse hacia el logro de un desarrollo sostenible en términos sociales, económicos y medioambientales. Por ello deben articularse de manera provechosa y eficaz para incidir en las cuestiones de calidad de vida,

sostenibilidad ambiental y derechos de los ciudadanos, tales como vivienda, empleo, transporte, educación, salud, ocio, participación, que caracterizan la vida de la sociedad. Los cambios en la sociedad implican nuevas formas de gobernabilidad. La multiplicidad de actores e intereses que intervienen en el panorama urbano implica una gestión compartida y participativa de lo público con el objeto de aumentar los recursos, la eficacia y la eficiencia en la prestación de los servicios públicos (CIDEU, Ziccardi, 2003 s/p).

Recientemente los trabajos de Brugué, Goma, Font y Subirats, se refieren a la comprensión de los temas urbanos, donde la ciudad no es sólo una entidad ajena a los procesos sociopolíticos, culturales, de la informática y de la globalización, sino en todo caso puede ser parte de ésta.

Los territorios y las zonas metropolitanas son el escenario donde se desarrollan los procesos sociales, las obras urbanas y el conflicto social y político más importante de los últimos años. Obras como la construcción de un aeropuerto en la ZMCM tienen un efecto aún no valorado en la gestión y en la tarea de los gobiernos locales. En la investigación realizada se analiza sobre el papel del aeródromo propuesto en la región de Texcoco, la cual presenta una dimensión importante en los estudios sociales, urbanos, ambientales y políticos, donde la heterogeneidad se manifiesta en un territorio y permite la posibilidad de estudiar un fenómeno urbano con distintas implicaciones.

Segunda Parte:
El análisis social, urbano y ambiental de los
municipios de Texoco y Atenco.
Capítulo 3. El municipio de Texcoco de Mora

3.1 Breve referencia histórica

La historia de Texcoco parte para algunos historiadores e investigadores como Martínez (2003) antes del siglo V, mientras que para otros historiadores puede ser mayor el tiempo de existencia de esta ciudad. Es probable que los primeros pobladores asentados en el actual territorio de Texcoco, hayan sido toltecas o teotihuacanos, (Códice Xólotl, Tlotzín y Quinantzin) (Pulido, 1999). Se considera que los fundadores de Texcoco pertenecían a un grupo de chichimecas, que al llegar a la cuenca de México en el siglo XII, se estableció en la provincia que los mexicas llamaron de Acolhuacán. Así lo explica Pomar (1977):

Acolhuacán, en memoria de los chichimecas sus primeros pobladores, porque era gente más dispuesta y alta de hombros arriba que los culhuaque, porque acol, quiere decir hombro; de manera que por aculhuaque, se interpretará "hombrudos". Y así llaman a esta provincia de los hombres hombrudos...

Los acolhuaque siempre se sintieron orgullosos de ser descendientes de los chichimecas. Por lo menos desde el siglo VII, llegaron al centro de México provenientes del norte. Para Pulido (1998), la erección de Texcoco debió haber sido a finales del siglo XII o principios del XIII. El nombre de Texcoco, significa "Jarillas en el risco". Antes de la llegada de los españoles a Texcoco los "tlatōanis" o principales personas del señorío fueron: Nopaltzin, Tlotzin, Quinantzin, Ixtlixóchitl, Nezahualcōyotl, Nezahuallpilli y Cacamatzin. Casi siempre se piensa en Texcoco y se asocia al nombre del Rey poeta Nezahualcōyotl, cuyo nombre significa "Coyote hambriento". En tiempos de este Rey, Texcoco estaba poblado por más de doscientos mil habitantes, distribuidos en treinta mil casas, con diversas clases sociales y con características sociopolíticas y económicas muy particulares ubicados en el Valle de México. Texcoco obtiene su mayor relevancia con un gran Tlatōani llamado: Acolmiztli Nezahualcōyotl, quien tuvo como padres a Ixtlixóchitl el viejo y a Matlacíhuatl. Nace Nezahualcōyotl el año ce-tochtli, o sea el año uno conejo, que corresponde al 28 de abril de 1402 y en signo y día venado; cuentan que cuando nace Nezahualcōyotl sale el Sol a primera hora (Martínez, 1982).

Desde los días de su infancia recibió una esmerada educación, tanto de sus padres como de sus maestros. Su reinado comprende más de cuarenta años, en la que Texcoco presenta esplendor, florecen las artes y la cultura, Nezahualcōyotl edificó palacios, templos, jardines y el primer jardín botánico y zoológico en el cerro de Tetzcutzingo, en donde en la actualidad todavía se contemplan vestigios. Su palacio se supone estuvo donde existen los restos del llamado "cerrito de los melones"; fue consejero de los reyes aztecas y dirigió la construcción de calzadas de la ahora Ciudad de México, con obras de ingeniería como la introducción de agua dulce a

la misma ciudad, la separación de aguas saladas para evitar inundaciones de los lagos de Texcoco y Xochimilco, entre otras. En su palacio tenía salas dedicadas a la música, poesía, astronomía, estudio de leyes, para desarrollar su pensamiento filosófico que transcurridos más de 600 años aún existen restos de su trabajo. En su concepto sólo existía un dios. Era un hombre humano, sentimental y enérgico, servidor de su pueblo. Murió en el año de 6 pedernal que corresponde a 1472, sin saber el lugar exacto donde fue sepultado.

No cabe duda que Nezahualcōyotl es un referente de esta historia. Varias calles, avenidas, museos, centros de arte, de música, monedas, libros, estampillas y ciudad llevan el nombre de este ilustre personaje de la historia mexicana, como una herencia cultural de Texcoco para el país.

Durante la conquista, la actitud de los texcocanos fue diversa, unos lucharon al lado de Cuauhtémoc y otros apoyaron a Cortés. Cuando llegó el conquistador a la cuenca del Valle de México, gobernaba Cacamatzin, hijo de Nezahualpilli, quien en 1516 le heredó el poder con beneplácito de Moctezuma, señor de México; pero con malestar de su hermano Ixtlíchitl que pronto mostró su rebeldía. Texcoco era parte de la llamada Triple Alianza que se formó con México y Tacuba.

Posterior a la conquista, Texcoco es uno de los lugares donde la evangelización inicia un proceso importante: la conversión de indígenas al cristianismo con la llegada de franciscanos a Texcoco en lo que vendría ser la Primera Escuela de Cultura Europea en el Continente Americano, cuyo principal promotor sería un fraile llamado Pedro de Gante. Aún se conserva en el atrio de la actual catedral de Texcoco, en la parte norte, la Capilla de la Enseñanza o de Gante.

En la época de la Independencia y el Porfiriato, Texcoco era una ciudad en decadencia, según lo relata Ignacio Manuel Altamirano:

Texcoco es una de las poblaciones víctimas de la guerra. Hija de la antigua y hermosa capital del imperio Chichimeca que desapareció completamente, se asentó sobre los escombros de la antigua reina hundida para siempre en los bordes del Lago y prolongó por decirlo así, una especie de vida póstuma de ésta, siquiera para acusar con su aspecto miserable de los estragos de la conquista extranjera...¹²

La erección se dio en 1534 y en 1824 Texcoco se consideraba capital del Estado de México; oficialmente se le reconoció la erección de Ayuntamiento en 1875. En Texcoco se promulgó la Primera Constitución del Estado de México, el 14 de febrero

¹² Léase. *Semblanzas del Estado de México*, por Mario Colín Sánchez, en la obra de Ignacio Manuel Altamirano, 1990.

de 1827, como un homenaje al insigne pensador liberal doctor José María Luis Mora (1794-1852). Por su influencia en la citada Constitución, el municipio lleva el nombre de Texcoco de Mora.

Este municipio presentaba una vocación agrícola-ganadera en los años de 1940-1980, en los años sesenta contaba con 27 ranchos y más de 100 000 vacas lecheras; hoy sólo existen tres de esos ranchos (Pulido, 1999). Así mismo, es conocido como un centro de influencia educativa importante ya que ahí se ubica la primera escuela agrícola de Latinoamérica conocida como Chapingo. A partir de los años setenta y ochenta esta región denominada Valle-Cuautitlán-Texcoco, presenta asentamientos importantes, así como un proceso de poblamiento en municipios que forman la periferia de la ciudad. Texcoco cambió en los años ochenta su vocación agrícola, ganadera y educativa por una actividad de servicios, cambiando formas y tradiciones ancestrales, producto del crecimiento urbano y de actividades económicas.

3.2 Características socioeconómicas, territoriales y ambientales

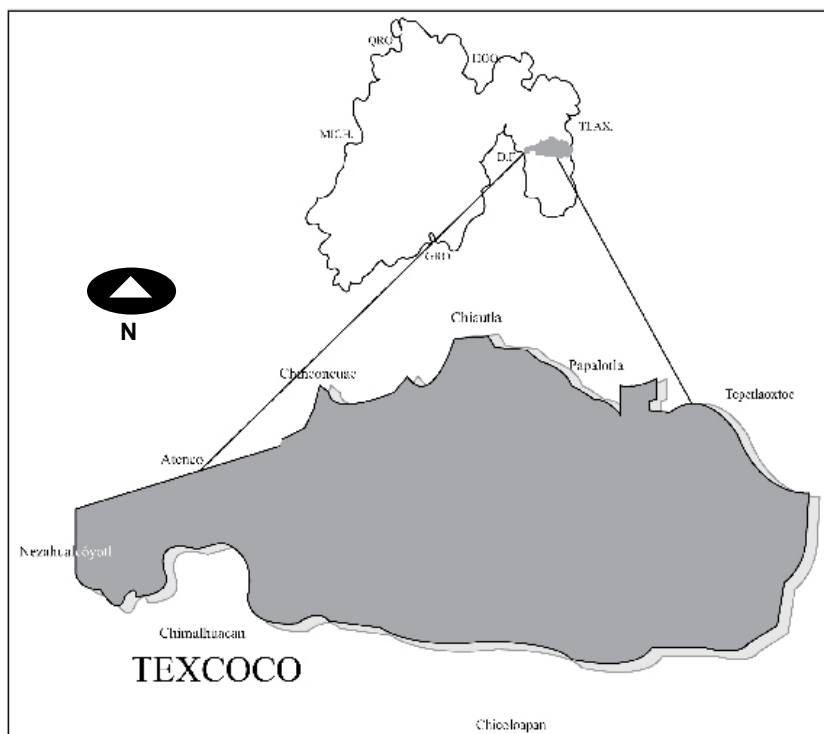
El municipio de Texcoco se localiza en el oriente del Estado de México y forma parte del Valle-Cuautitlán Texcoco (VCT), así como del área metropolitana de la Ciudad de México en su parte oriente (Garza, 2000). Se ubica a 23 kilómetros del Distrito Federal en la parte nororiental del Estado, pertenece 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 Nezahualcóyotl; al este con el estado de Puebla y Tlaxcala y al Oeste con Ciudad Nezahualcóyotl. Ver mapa 1.

El municipio está situado en una llanura que tiene al oriente una porción montañosa y al poniente el ex Lago de Texcoco, la altitud media del territorio es de 2,250 msnm. Forma parte de una de las cuencas lacustres producto de las erupciones volcánicas que tuvieron lugar en el Valle de México y de Toluca. Tiene elevaciones importantes, como el Monte Tláloc con 4,500 msnm, existen tres manantiales, cinco ríos, veinte arroyos, dos acueductos (Estadística Básica Municipal, 1998).

La superficie, según el gobierno del Estado, es de 428.53 km², en la cual habitan, 204,102 habitantes (INEGI, 2000). La cabecera municipal concentra más de 105,000 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.

UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL MUNICIPIO DE TEXCOCO

MAPA 1

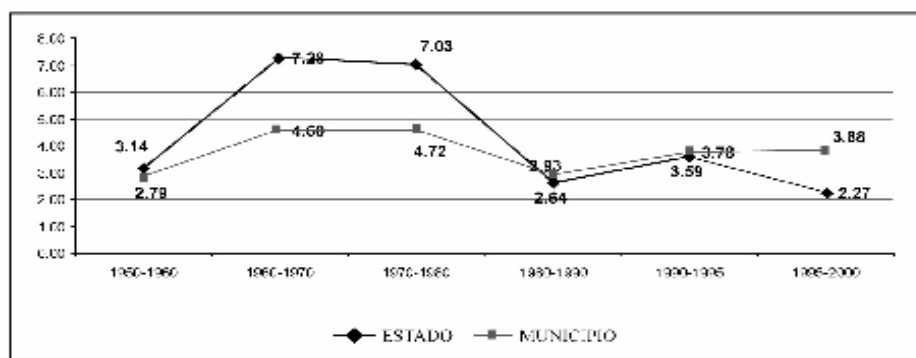


Texcoco registró una tasa de crecimiento poblacional de 4.72 por ciento entre 1970 y 1980, lo que en términos absolutos significó un incremento de 40,223 personas en tan sólo diez años. Tal crecimiento es evidente ya que en 1970 tenía una densidad de población de 128 habitantes por kilómetro cuadrado; en 1980 se incrementó a 207 hab/km² y en el año 2000 a 405 hab/km².

El comportamiento del crecimiento poblacional está condicionado en gran medida al proceso de crecimiento de la mancha urbana de la Ciudad de México y del Valle Cuautitlán-Texcoco, que tenía 2'399,039 habitantes para 1970; en el año 2000, incrementó a 9'467,072 habitantes de esta región. Durante el decenio de los ochentas el ritmo de crecimiento poblacional del VCT bajó en términos generales, pues la población disminuyó su ritmo en el proceso de poblamiento a tan sólo 2.73 por ciento y en el año 2000 a 2.1 por ciento. Por su parte, el municipio de Texcoco decreció su crecimiento de 4.28 en los años noventa a 3.34 en el año 2000.

Mientras la tasa de crecimiento a nivel nacional durante el decenio de 1990-2000 fue de 1.8 por ciento, en el estado fue de 2.7 promedio durante el citado periodo, en el municipio de Texcoco fue de 3.5 promedio. Es evidente que no es el municipio más poblado del oriente del Estado, ya que Chimalhuacán, Ixtapaluca o Valle de Chalco son mayores y con tasa de crecimiento mucho mayor que este municipio o aquellos conurbados con la Ciudad de México. Así, el municipio concentra el 1.55 por ciento del total de la población estatal, contrastado con municipios vecinos que superan el 3.8 por ciento de población que vive en el Estado (ver siguiente gráfica).

TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL DE TEXCOCO
GRÁFICA 1



Fuente: Plan de Desarrollo Municipal 2003. H. Ayuntamiento de Texcoco.

Si bien es cierto que este municipio no presenta tasas de crecimiento similares a otros municipios de la región, Texcoco creció de manera significativa en los últimos 20 años y se ha convertido en un lugar con demanda importante para el desarrollo urbano, dadas las características que presenta.

De esta forma, para el año 2000 el rango de población que presentaba el mayor porcentaje en el municipio era el correspondiente entre los 15 y 64 años de edad, con un 61% del total, situación que sobrepasaba el porcentaje del estado que se ubica en 59%, la población que se ubicaba entre los 0 y 14 años era del 32.27%; por último, los habitantes mayores a los 65 años representaban el 6.6%. Esta realidad demográfica habla de las necesidades de creación de empleos y servicios dirigidos a los grupos de jóvenes y adultos a fin de que puedan obtenerlos dentro del territorio municipal y no dirigirse a otras zonas del valle de México (INEGI, 2000).

Es de los municipios más grandes territorialmente y representa el 1,9% del territorio estatal y el 15.9% de la superficie regional de la zona III, considerado como integrante de la Zona Metropolitana. Los datos de migración presentan una tendencia que puede considerarse aceptable con relación a los habitantes que llegan de otras entidades del país, efectivamente el censo reporta el 24 por ciento que proviene del Distrito Federal.

En este contexto se explica la migración intrametropolitana donde gran parte de la población de la región modifica sus espacios de residencia, pero sin salir de la Zona Metropolitana (Plan de Desarrollo Municipal, 2000). Si bien es cierto el Estado de México, desde hace más de un decenio es el Estado con mayor atracción migratoria a nivel nacional, Texcoco no es lugar de gran migración. Texcoco se ha convertido en un centro dedicado al sector terciario de la economía; más del 61 por ciento de la población económicamente activa se ubica en este sector (INEGI, 2000). Ver cuadro siguiente.

ACTIVIDADES POR SECTOR ECONÓMICO EN TEXCOCO
CUADRO 1

	Sector			no específico
	I	II	III	
Estado	5.12	30.86	58.57	3.99
Municipio	6.90	27.19	61.26	3.58

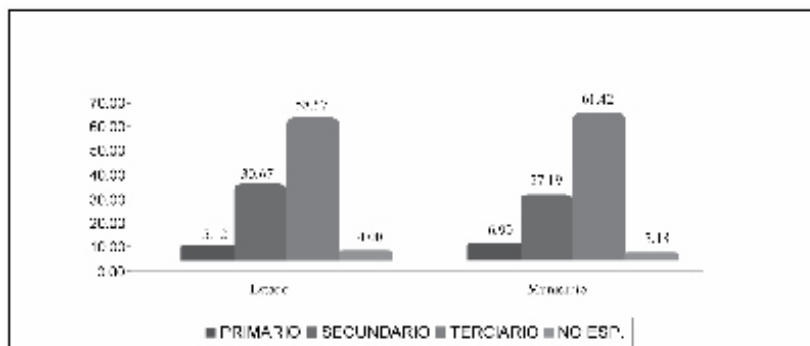
Fuente: INEGI, 2000.

Texcoco es un municipio donde la actividad comercial, de servicios y pequeña industria maquiladora es fundamentalmente su economía.

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.¹³ (Ver Gráfica 2).

¹³ Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Texcoco, Edomex., 2002. Pág. 23.

DISTRIBUCION DE LA PEA POR SECTOR DE ACTIVIDAD
GRÁFICA 2



Fuente: INEGI 2000.

Es así que las zonas que hubieran sido afectadas por el Decreto de expropiación del Proyecto del Aeropuerto, su impacto económico en la actividad agrícola probablemente hubieran sido menos significativas que las otras actividades donde la población económicamente activa participa de manera reveladora.

Así mismo, Texcoco se caracteriza como un centro importante educativo en la rama de servicios, bien se encuentran instaladas instituciones como la Universidad Autónoma Chapingo (UACH), que cuenta con más de 6,000 estudiantes, 1,210 Académicos y 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 más 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 1,800 millones de pesos de manera anualizada, el gasto por sueldos y salarios es en promedio del 70 por ciento del presupuesto asignado. También existe el INIFAP 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 Texcoco dependiente de la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM), con más de 2,300 alumnos y 150 profesores; un Campus de la Universidad del Valle de México, con más de 1,200 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. De toda la Región III, no existe en 25 municipios del oriente del Estado de México las características en prestación de servicios educativos con que cuenta este municipio, 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.

Con respecto a la infraestructura urbana y la cobertura de servicios públicos, el 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 de 2000 fue de 43,819, con un promedio de 4.6 ocupantes en viviendas particulares (hacinamiento). Datos no precisos abundan en el alumbrado público; el municipio estima una cobertura del 75 por ciento, pero puede ser de 65 por ciento de cobertura real municipal. 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 un grave rezago que aún no resuelve el gobierno municipal (Plan de Desarrollo Municipal 2000-2003).

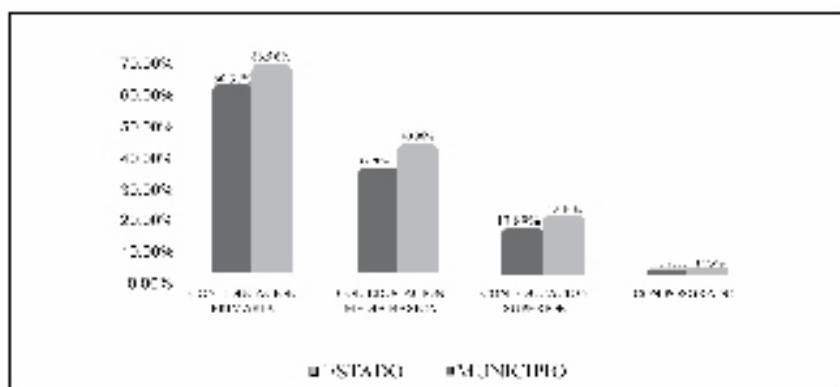
La Seguridad Pública presenta también una problemática; la insuficiente coordinación entre la Policía Estatal y Municipal es evidente. El municipio cuenta con 84 elementos de seguridad, lo que representa un promedio de 727 ciudadanos por policía turno, más 17 patrullas para salvaguardar un gran territorio. La vialidad y tránsito es un verdadero problema en la cabecera municipal; trasladarse dentro de la Ciudad en menos de un kilómetro puede llevar más de 40 minutos. Existe una traza urbana antigua, rutas mal diseñadas; impunidad de los transportistas de pasajeros; imponen sus cuotas, trato discriminado a usuarios, principalmente aquellos que dan servicio a la zona de la montaña, transitan desordenadamente, circulan sin los permisos respectivos (placas) y sin los requisitos de seguridad que establece el Reglamento de Tránsito Estatal y Federal.

Una de las demandas más importantes en Texcoco y Atenco, así como en más de 30 municipios del oriente del Estado de México, particular en aquellos que son conurbados a la gran Ciudad de México, es en materia de ordenamiento vehicular terrestre.

En lo que respecta a educación, existen 235 escuelas dedicadas a la educación básica (preescolar, primaria, secundaria), 41 dedicadas a la educación media superior (preparatoria y capacitación para el trabajo) y profesional 5, lo que permite atender en el sistema educativo a más de 150,140 educandos en todos los niveles, con una cobertura de más del 80 por ciento en los distintos niveles educativos.

El municipio cuenta con 95% de alfabetizados, lo cual le coloca un poco arriba del nivel del estado que es del 93%, de estas 93,679 personas el 66% presentan educación primaria terminada, el 25% educación media básica, el 18% educación superior y sólo el 1.93 educación de posgrado. Todos estos valores son superiores a los presentados por el estado. (Ver gráfica 3).

NIVEL DE ESCOLARIDAD ESTADO/MUNICIPIO 2000. TEXCOCO
GRÁFICA 3



Fuente: INEGI, 2000: XII Censo General de Población y Vivienda 2000.

En lo que se refiere a infraestructura del sector salud, el municipio cuenta con 23 clínicas y hospitales de primer nivel, 4 de segundo nivel y no tiene registrados los de tercer nivel. Existen 127 médicos generales, 164 especialistas y otros 157 no clasificados. Los hospitales regionales son los del IMSS y del ISSEMYM, que brindan servicio a más de siete municipios de la región.

En cuanto al Área de Geoestadística Básica (AGEB),¹⁴ encontramos que este municipio muestra los siguientes datos: cuenta con una población urbana de 193,672 habitantes de un total de 204,102 (INEGI, 2000); el total de AGEBS, consideradas de muy alta vulnerabilidad son 9, lo que representa un total de 4,892 personas; de alta vulnerabilidad se ubica a 22 AGEBS, lo que significa un total de 40,674 habitantes; de vulnerabilidad media son considerados 22 AGEBS, lo que representa un total de 42,804 habitantes; de baja vulnerabilidad son considerados 19 AGEBS, lo que representa un total de 58,148 personas; de muy baja vulnerabilidad son considerados 47,154 habitantes de este municipio.

Es importante referirse que estas AGEBS fueron elaboradas por el INEGI y el Gobierno del Estado de México con la idea de establecer un índice de vulnerabilidad¹⁵ que permita expresar las condiciones de fragilidad social, sumando así otras variables a aquellas que miden la pobreza o la marginación; utilizando para ello, el nivel de agregación a fin de poder investigar las desigualdades que existen al interior de los municipios¹⁶ (Secretaría de Desarrollo Social, Edomex, 2003).

A pesar del crecimiento urbano, este municipio cuenta con el 5 por ciento de uso de suelo destinado a la actividad urbana, el 32 por ciento es forestal, el agrícola de 24 por ciento, el ganadero de 9 por ciento, el industrial sólo representa el 1 por ciento y el 17 por ciento es suelo erosionado, lo cual representa un desequilibrio ambiental del territorio municipal.

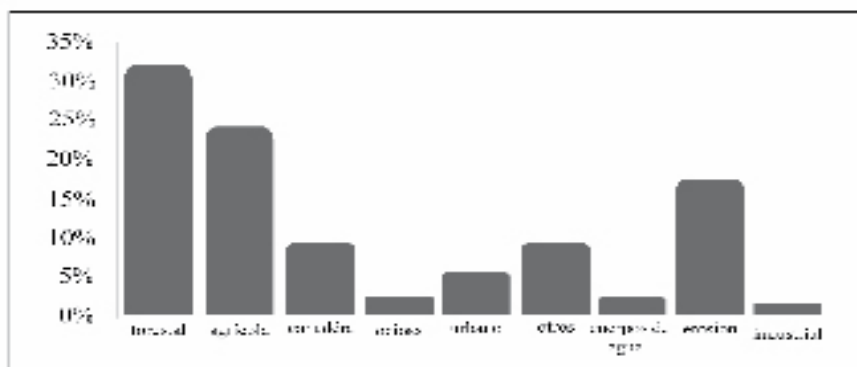
¹⁴ El objetivo de elaborar un indicador a nivel de AGEB parte del hecho de que alcanzar el pleno desarrollo social, la equidad y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, exige la identificación desagregada de las diferentes dimensiones y partes que conforman un territorio, un municipio o una región. La identificación de las diferentes características intramunicipales constituye una poderosa herramienta para la planeación y el desarrollo municipal. Esta perspectiva que toma las distintas AGEB de la entidad como universo de estudio, no busca sustituir los aportes que se han hecho en la materia de marginación en los espacios rurales, en todo caso, permitiera complementare estos últimos, bajo el entendido de que es pertinente tener dos indicadores que hagan posible evaluar dos realidades distintas.

¹⁵ Julio Boltvinik, refiere que casi todas las mediciones de pobreza son en cierta medida normativas, ya que establecen una serie de elementos como el ingreso o el consumo de ciertos bienes y servicios como fundamentales, y que sirven como criterio de distinción para los que son pobres y los que no son. Así, el Índice de Vulnerabilidad propuesto por la Secretaría de Desarrollo Social del Estado de México, considera una propuesta de medición para el estado.

¹⁶ La AGEB es considerada por distintos investigadores urbanos como la unidad territorial en demarcar el contorno de la mancha urbana; se define como el área integrada por una superficie edificada, habitada y/o urbanizada con usos de suelo no agropecuario o forestal y que, partiendo de un núcleo, presenta continuidad física en todas direcciones hasta ser interrumpida en forma notoria por terrenos de uso no urbano.

La alteración de varios ecosistemas se representa por la erosión y el cambio de uso de suelo, generalmente forestal y agrícola a un suelo erosionado (Diagnóstico de uso de suelo, Gobierno del Estado de México, 2000) ver siguiente gráfica.

USOS DEL SUELO EN TEXCOCO
GRÁFICA 4



En Texcoco, el suelo está relacionado con sedimentos de tierras arcillosas, 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; son tierras blandas sobre las cuales se asienta una parte importante de la población desde épocas prehispánicas.

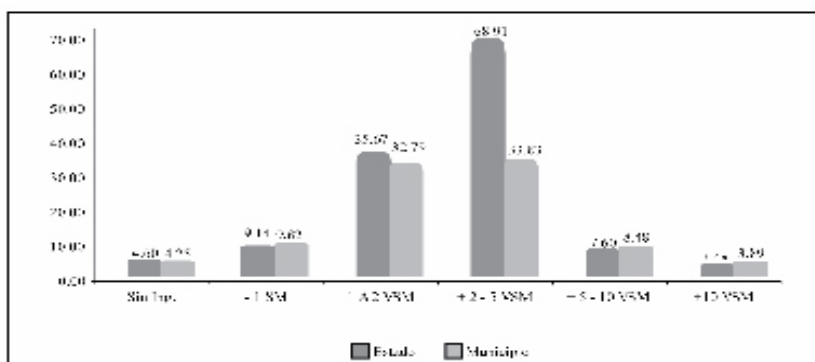
A la fecha, la tierra destinada para suelo urbano en el Municipio de Texcoco es de 5% del total del uso del suelo existente, la ociosa es del 2% y la erosionada del 17% (Diagnóstico Municipal 2000, Gobierno del Estado de México).

Parte de nuestro análisis es ubicar el papel que juegan los ayuntamientos como instrumentos de desarrollo regional, al que contribuyen los servicios que en mucho representa un tipo de desarrollo urbano y las formas de una nueva relación entre gobernantes y gobernados. Los municipios poco a poco se presentan como instrumentos sociales indispensables en la mejora y condiciones de vida de los ciudadanos, en tareas como la ordenación territorial, la reorganización urbana, la preservación y protección al ambiente.

En el censo del año 2000 se consolida la vocación de servicios de la Población Económicamente Activa, de 69,662 habitantes por encima de municipios como Chicoloapan y otros municipios que pertenecen a la región III de Texcoco (Atenco,

Chiconcuac, Chiautla, Papalotla, Chicoloapan, Tezoyuca, Papalotla, Tepetlaoxtoc) y por debajo de municipios con un gran número de población como Chimalhuacán.

NIVEL DE INGRESOS, ESTADO/MUNICIPIO TEXCOCO
GRÁFICA 5



Fuente: INEGI, 2000: XII Censo General de Población y Vivienda 2000.

Es importante mencionar que el mayor porcentaje de la PEA gana entre 2 y 5 salarios mínimos, situación que se asemeja a los niveles del Estado de México. Sigue la gente que gana entre uno y dos salarios mínimos. El municipio tiene un mayor porcentaje (9.02%) de personas que ganan menos de un salario mínimo en comparación al que se presenta a nivel estatal que es de 6.73%.

Así, Texcoco puede ser considerado como un municipio de *media* importancia económica municipal; otras localidades del oriente del Estado tienen mayor importancia económica municipal; tal es el caso de Nezahualcóyotl y Los Reyes La Paz.

El censo económico de 1993, refiere a Texcoco con un total de 4,096 establecimientos de los cuales la industria cuenta con 374, el comercio con 2,209 y los servicios con 1,513. La cabecera municipal concentra más del 50 por ciento de la población, situación que tiende a descentralizarse en diversas comunidades como San Miguel Coatlinchán con el 8.61 por ciento, Tulantongo con el 6.56 por ciento y Santiago Cuautlalpan con el 5.37 por ciento.

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 altos índices de deforestación y de erosión, la 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.

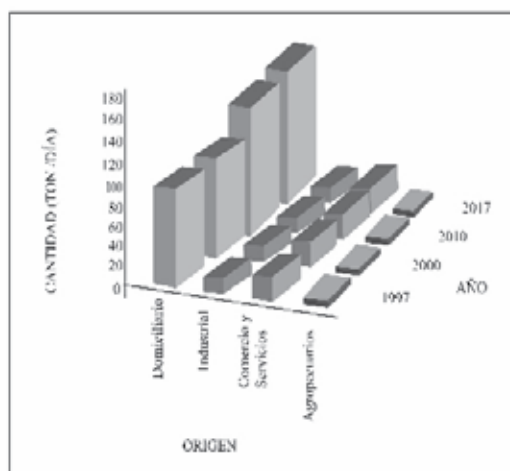
El Valle Cuautlitlán-Texcoco (VCT) al igual que el Municipio de Texcoco, requieren de un desarrollo urbano más armónico que permita compatibilizar la vitalidad económica y social de la megalópolis con su viabilidad a largo plazo, asegurando el mantenimiento de los equilibrios biofísicos fundamentales. En una zona con fuertes tendencias a la urbanización, es necesario recordar que el propósito de las concentraciones humanas es el incremento de los niveles de vida de la población, lo que no podrá conseguirse sin la reconstrucción de equilibrios ambientales. Para dicha reconstrucción en el Municipio de Texcoco deben definirse los umbrales del crecimiento poblacional, lo que implica estimar los costos de utilización, acceso o sobre uso de los recursos ambientales. Los costos ambientales de la urbanización son producto de las distorsiones de la organización del espacio funcional de la ciudad y la falta de controles en el uso de sustancias nocivas para la salud y el ambiente.

La política ambiental se reconoce en la política urbana como un determinante fundamental de la dinámica espacial y territorial de la ciudad. La organización física de la estructura urbana es un factor que moldea los patrones de convivencia, consumo, demanda de energía y usos de los recursos comunes ambientales. De esto dependen las condiciones para asegurar la sustentabilidad de la ciudad a través de una política ambiental urbana eficaz e integral.¹⁷

¹⁷ *Programa de Ordenamiento Ecológico del Municipio de Texcoco de Mora*, editado por el Gobierno del Estado de México y H. Ayuntamiento de Texcoco de Mora, 2004.

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 es 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, se estimaba que para el 2005 concluiría 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 dispone en el tiradero del Bordo poniente 2 ex Lago de Texcoco. Ver siguiente gráfica.

GENERACIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS EN TEXCOCO
GRÁFICA 6



Fuente: Diagnósticos elaborados por el gobierno del Estado de México, 2000.

La concentración de las actividades comerciales e industriales alrededor de la gran ciudad implica crecientes costos económicos y ambientales para dotar de servicios básicos a las poblaciones urbanas centralizadas y en constante expansión. Son costos económicos y ambientales aún no cuantificados, ya que su magnitud e impacto están en proceso de análisis y de estudio.

Por otro lado, el municipio cuenta con cuatro minas donde se extrae arena y grava con un volumen de 1, 498. 800 m³ de material al año; por esta actividad se producen 397.94 toneladas de contaminante al año.¹⁸

Es a partir del decenio de los años ochenta cuando se empiezan a estudiar y a denunciar problemas ambientales que afectan al Valle de México y en particular al municipio de Texcoco. La problemática ambiental de la zona de estudio presenta diferentes características e implica la necesidad de realización de una investigación más profunda para cada caso. En este trabajo, de manera breve, se exponen algunos elementos que permiten el análisis en la toma de decisiones y revertir así la actual tendencia en materia ambiental.

Texcoco era una población reducida que mantenía una tradición en su forma de vida, fundamentalmente rural y con respeto a su entorno. En la actualidad se observa que existe menor cantidad de áreas verdes, un cielo más gris, más basura en la región, un gran crecimiento comercial durante el último decenio, mayores asentamientos urbanos. Todo esto perfila a la región como una parte de la gran Ciudad de México. Este crecimiento urbano tiene un efecto en los recursos naturales y en el ambiente del municipio de Texcoco, el cambio en el uso del suelo de agrícola, pecuario y forestal, a urbano semi-industrial o comercial. No tiene precedente el ocupar los suelos fértiles para la agricultura por la población y toda la infraestructura urbana que lo anterior conlleva, entre los que destacan los servicios (vivienda, agua, energía eléctrica, drenaje).

Durante los años sesenta se desecó el Lago de Texcoco y al paso del tiempo se agotaron por sobreexplotación los ríos que irrigaban estas tierras, de tal suerte que la mayor extracción de agua es por perforación de pozos en el subsuelo, con un 90% en el periodo 1990-1998. Al reducirse los niveles controlados de precipitación pluvial, se traduce en menos agua para la población, pozos más profundos y aguas más sucias.

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

¹⁸ Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Texcoco. Edomex, 2000, pág.17.

recarga natural. La zona noreste del municipio presenta áreas de precipitación de hasta 950 mm., aunque la isoyeta de 550 mm y la de 650 mm. son las que ocupan la mayor superficie del municipio (el 80%).¹⁹

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.²⁰

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.²¹

La contaminación por las descargas de drenaje a ríos como el Texcoco y Santo Tomás, son una constante en varias localidades del municipio; a la fecha no existe un drenaje intermunicipal, y se reporta una planta de tratamiento de agua municipal.

En información publicada en distintos informes del gobierno municipal (2000-2003) se refiere a las tareas realizadas, las cuales se consideran como limitadas; entre la información para analizar se encuentra la siguiente:

a) Se confunde desarrollo sustentable con la instalación de drenaje y puesta de lámparas de energía eléctrica en distintas comunidades.

¹⁹ Programa de Ordenamiento Ecológico del Municipio de Texcoco, Ob. cit; el documento se encuentra en la etapa de análisis y aprobación por el H. Ayuntamiento; su elaboración estuvo a cargo de la Secretaría de Ecología del Gobierno del Estado de México. Mayo de 2004.

²⁰ Reporte ambiental del Río Texcoco". INSTRUCT, pág. 17-23, 1998.

²¹ Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Texcoco, Edomex, 2003, pág. 51.

b) Se habla de la protección al entorno y al ambiente y se dice que de conformidad a la ley de Protección para el Desarrollo Sustentable y con el Reglamento de Protección al Ambiente se dan “vistos buenos” en actividades de comercio, empresariales y de servicio.

c) Se mencionan denuncias ciudadanas, con relación a basura, ruido, derribo de árboles entre otros y sumaron, en el año 2003 un total de diecinueve, en un municipio de más de 50 localidades y una población que rebasa los 220 mil habitantes.

d) Se menciona el nivel de coordinación con instituciones nacionales e internacionales en la conservación, restauración y aprovechamiento de los recursos naturales; pero no especifica cuáles son estas instituciones y qué tareas se han realizado y los resultados obtenidos.

Los asuntos ambientales no han estado a la altura de la gestión de un buen gobierno local, los resultados obtenidos son limitados; Texcoco presenta una erosión importante en su suelo; más del 16 por ciento de su territorio se encuentra en esta condición, poco o casi nada realiza el gobierno local en el cuidado de sus ríos y bosques, la coordinación entre los niveles de gobierno y la participación ciudadana no ofrece resultados y alternativas deseadas. Por ejemplo no existen proyectos que involucren la industria ambiental y ecoturística, que impulse el gobierno local en el marco de un nuevo desarrollo sustentable de la región.

En la administración de Duarte Olivares (2000-2003), existía una dirección encargada de los asuntos ecológicos al concluir y ésta desaparece y se integra a la de Desarrollo Urbano con no más de tres personas dedicadas a esta tarea.

En los informes de gobierno presentados no aparece la inversión realizada en materia ambiental y ecológica. Es así que los asuntos ambientales parecen estar en segundo plano.

El diagnóstico elaborado por la Secretaría de Ecología del Gobierno del Estado de México considera que las emisiones que contaminan el recurso aire en el municipio de Texcoco son las siguientes:

EMISIONES QUE CONTAMINAN EL RECURSO AIRE EN TEXCOCO
CUADRO 2

Fuentes móviles	1275
Fuentes fijas ²²	152
Fuentes puntuales	n/d
Industria de riego	32
Emisor	n/d
Tabiqueras	n/d
Hornos alfareros	n/d
Gasolineras	7
Queros	2
Ductos PEMEX	n/d
Incendios industriales	n/d

Fuente: Secretaría de Ecología, diagnóstico ambiental por municipio, recurso aire. Gobierno del Estado de México 2000.

El centro de control de la red automática de monitoreo atmosférico considera que en distintos municipios del oriente del Estado de México, existen contaminantes que afectan la salud de los habitantes del Valle de México.²³ Dentro de los principales elementos de contaminación destacan el ozono, bióxido de azufre, bióxido de nitrógeno, monóxido de carbono, los cuales se ubican en el noreste de la zona metropolitana y en el oriente del Estado de México; estos son monitoreados de manera periódica; los contaminantes atmosféricos en promedio no exceden la norma que considera la comisión ambiental, ya que estos niveles se ubican entre 67 y 69 IMECAS.²⁴

²² Se considera Fuente Fija, aquellas instalaciones que en forma permanente tienen como finalidad desarrollar operaciones o procesos de tipo industrial o comercial, así como de servicios y actividades que genere o pueda generar emisiones contaminantes en la atmósfera.

²³ Este centro es coordinado por la Comisión Ambiental Metropolitana, el municipio de Texcoco no está considerado como parte del monitoreo frecuente que se realiza en los municipios del noreste de la ciudad, sin embargo los flujos de aire afectan a todo el Valle de México aun aquellos municipios que no entren en los programas de contingencia ambiental. Este programa considera a todas las delegaciones del Distrito Federal y a 18 municipios del Estado de México, en especial los más grandes por su número de habitantes y que se encuentra de manera conurbada a la Ciudad de México; Texcoco tiene colindancia con municipios como Chimalhuacán y San Vicente Chicoloapan, los cuales están en el programa de contingencias ambientales.

²⁴ IMECAS.- Índice Metropolitano de la Calidad de Aire. La Comisión Metropolitana considera que superando los 100 IMECAS, no son satisfactorias las condiciones atmosféricas en la zona metropolitana.

Los ejidos en estos municipios se han visto presionados por el crecimiento demográfico de una población migrante, así como por la búsqueda de nuevas alternativas. La alteración de la norma y de las leyes ha permitido que tierras ejidales se conviertan en terrenos urbanos sin los servicios adecuados, este proceso ha causado daños no cuantificables al sector agropecuario y al ambiente. A simple vista se observa que los terrenos dedicados a la agricultura y ganadería, hoy son tiraderos de desechos comerciales y de la pequeña industria; la polución, la contaminación química, la salinización y la degradación del suelo permiten poner la tierra en venta al mejor postor, muchas ocasiones sin la regularización o legalidad de los predios en los municipios referidos.

En los últimos decenios la naturaleza fue cambiada en gran parte por un crecimiento de la mancha urbana sin control y por una política incongruente del tipo de desarrollo en el Valle de México y en particular en la zona de estudio. Es tiempo de cambiar las bases para un crecimiento ordenado y un desarrollo sustentable. Hoy la búsqueda por alcanzar ese desarrollo debe conciliar la satisfacción de las necesidades humanas, con la base ecológica y los recursos de las generaciones futuras.

Uno de los elementos indispensables para elaborar propuestas de desarrollo lo constituyen los recursos con que cuenta cada región o localidad, pero considerando su manejo y conservación, así como las tendencias en la apropiación de la naturaleza, congruente con las necesidades de las generaciones presentes y futuras de la región y de los municipios estudiados. Lo anterior ha estado ausente en la mayoría de programas y proyectos de desarrollo impulsados hasta ahora.

3.3 El Lago de Texcoco

Como parte de lo que pueden ser considerados terrenos federales o de utilidad pública se encuentra el "Proyecto Lago de Texcoco", situado en el oriente del Valle de México, cuya jurisdicción territorial colindante se encuentra de la siguiente manera: al norte con el municipio de Ecatepec; al sur con Chimalhuacán; al oriente con Texcoco y al poniente con Ciudad Nezahualcóyotl. "Este lago, conocido oficialmente como "Nabor Carrillo", tiene una extensión aproximada de 1, 000 hectáreas; una capacidad de 36 millones de metros cúbicos y un bordo perimetral de 12 kilómetros, así como una profundidad máxima de seis metros".²⁵ Es parte de un complejo de pequeñas lagunas <facultativas de recirculación> que tienen como objetivo principal el tratamiento de aguas residuales a través de procesos químicos-biológicos, así como su limpieza y purificación para que sea utilizable en la agricultura, industria y otros

²⁵ "Plan Lago de Texcoco". Periódico EXPRESIÓN. Texcoco, 15 de Dic., 1993. Pág. 15.

servicios y que sirven a los municipios cercanos como Texcoco, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl. Este proyecto es considerado como una alternativa en lo ecológico y ambiental para la zona centro oriente del Valle de México y con impacto ambiental en todo el oriente del Estado de México.

El Lago de Texcoco tenía una función reguladora del escurrimiento de las corrientes de agua que fluían hacia él, es decir, la de almacenar el agua en las épocas de avenidas (lluvias), manteniendo su descarga dentro de los límites tolerables; sin embargo, tal función casi ha desaparecido quedando grandes áreas desecadas, desprovistas de vegetación o con manifestaciones muy escasas de ésta. Esta situación propicia que los vientos rasantes que se presentan en el ex Lago de Texcoco levanten y mantengan en suspensión partículas arrastradas por los vientos del este o noroeste, formando tolvaneras que molestaban a los habitantes de la Ciudad de México y de una parte del Valle de México. Esto, aunado al crecimiento demográfico del área metropolitana en los últimos decenios, ha incrementado la demanda de fuentes de agua potable, produciendo el fenómeno de hundimiento de amplias zonas de la ciudad, lo cual ha alterado el nivel relativo entre el fondo del Lago de Texcoco y la Ciudad de México, cambiando el funcionamiento hidráulico de los drenajes en el área. Lo anterior trajo como consecuencia la creación de la Comisión de Estudios del Lago de Texcoco (CELT) en marzo de 1971, con la finalidad de dar respuesta a esos graves problemas. Así, el Gobierno Federal inició el estudio de planeación e implantación del Plan Lago de Texcoco, cuyo objetivo consistió en restaurar y preservar el área del ex vazo de Texcoco (Ciriaco Cruz et. al, 1996).

Algunos especialistas consideran que el Lago de Texcoco, ha sido escenario de causas y efectos del desequilibrio ambiental en la región, tomando en cuenta que fue el mayor cuerpo de agua de la cuenca del Valle de México; su desecación originó tensiones ambientales que exacerbaron muchos de los problemas que aún se viven en este valle, producto de la dinámica social propia de la megalópolis capitalina. La falta de filtración de los suelos que existen son factores determinantes que han influido en el rápido abatimiento de los niveles freáticos del subsuelo; la sobreexplotación de 500 pozos profundos; la expulsión de los excedentes de agua y la fuerte evaporación que se produce en el área son algunos de los elementos del ex lago de Texcoco (Navarro Hermilio, 1999). Los diversos estudios del Lago de Texcoco se refieren al hundimiento de hasta cinco metros de la Ciudad de México con respecto al nivel del lago. Las pésimas políticas públicas que se tuvieron con la desecación del Lago de Texcoco de hace más de 30 años ahora son evidentes, actualmente no alcanzan los recursos económicos para el rescate del Proyecto del Lago de Texcoco.

Los estudios y análisis que se realizan al Proyecto Lago de Texcoco requieren una constante justificación financiera por parte del Gobierno Federal; lo anterior

plantea la necesidad de evaluar desde el punto de vista urbano-ambiental el impacto en la región oriente y la zona metropolitana, así como a los municipios cercanos. La influencia que ejercen este tipo de “Proyectos” para sus diversas localidades y comunidades son hasta ahora poco evaluadas o conocidas por los diferentes niveles de gobierno.

La idea de precisar cómo la dinámica local es subordinada a intereses externos, no obstante los problemas e impactos que se generan, son responsabilidad de las sociedades peri-urbanas; sin duda, los efectos de la agricultura y agricultores se encuentran íntimamente ligados a sus comunidades.

3.4 Ocupación del suelo y asentamientos irregulares

El asentamiento urbano se da a partir de la estructura territorial con sus más de 50 localidades, pero principalmente en los ejes carreteros de México-Calpulalpan-Veracruz y México- Texcoco y Texcoco vía cuota Peñón, donde se encuentra el mayor asiento de la población. Comunidades como: Santiaguito, Tulantongo, San Simón, y asentamientos irregulares y regulares al sur del municipio cerca de Montecillo, Coatlinchán, Lomas de San Esteban, Cuautlalpan, San Bernardino y Huexotla, entre otras delegaciones surgidas dentro de esos pueblos. Se presenta un continuo urbano hacia el norte con municipios como San Andrés Chiautla y Papalotla, al sur con San Vicente Chicoloapan y Chimalhuacán. El Plan de Desarrollo Municipal 2000-2003, plantea una reordenación habitacional y de servicios al oriente, por la carretera al “Molino de las Flores”, donde pueda planificarse un mejor crecimiento urbano, que permite preservar las zonas agrícolas de mayor productividad, que cada día dejan de ser rentables por la crisis que atraviesa el campo mexicano desde hace más de tres decenios y esta es una de las razones por la que muchos de sus propietarios tienden a vender su tierra para posible uso urbano.

Los procesos de apropiación del suelo en el municipio de Texcoco han dado lugar a una importante modalidad de acceso al suelo a través del mercado inmobiliario ilegal, producto de los altos costos de la urbanización y la dificultad de acceso por parte de los sectores de la población con menores ingresos. Las características de este tipo de asentamientos se refieren a su frecuente ubicación en zonas no aptas para el desarrollo urbano, como lo son los cauces y barrancas o en predios de tenencia ejidal o comunal.

Del área urbana del municipio, aproximadamente el 12% se encuentra afectada por esta modalidad de ocupación del suelo, aunque jurídicamente esta situación tiende a desaparecer mediante las acciones institucionales, como la realizada por la Comisión de Regularización de la Tenencia de la Tierra (CORETT).

En este proceso la población se asentó en espacios a veces alejados de las principales localidades, lotes baldíos o de uso agrícola, como sucedió en el caso de las colonias Villas de Tolimpa, Sector Popular y Leyes de Reforma, que por su ubicación representan punto de partida para la ocupación de zonas amplias al sur de la cabecera municipal. Además, no respetan las normas asignadas en el Plan de Desarrollo Urbano, con fracción de lotes de menores dimensiones a las especificadas y con la consecuente densificación y pérdida de área de filtración pluvial.

Referente a la cabecera municipal, el proceso de ocupación se ha dado a través del crecimiento de conjuntos habitacionales al sur de Texcoco, así como la venta clandestina de lotes y desarrollo de vivienda popular en el área denominada Salitrería, limítrofe a la Universidad Autónoma Chapingo. Al noroeste de la cabecera, la incorporación de suelo a usos urbanos se ha dado a través del desarrollo de vivienda popular en la denominada costa chica.

Del lado este de la cabecera municipal hacia la zona de montaña, el desarrollo urbano ha incorporado suelo a través de desarrollos inmobiliarios de nivel medio-alto y venta clandestina de lotes. El proceso de fraccionamiento es realizado por ejidatarios; en este caso se da la venta tanto a personas de escasos recursos como de altos ingresos en lotes de muy diferente dimensión. Algunos se ubican sobre barrancas o en la zona de montaña, incluso en áreas con valor arqueológico.

Es importante mencionar que el municipio no tiene un censo preciso de las viviendas construidas de manera irregular, así como la venta irregular de predios con fines urbanos.

Se estima que en el municipio de Texcoco se localizan 4,869 propietarios de terrenos agrícolas: 34.38% pequeña propiedad, 5.75% comunal y 59.87% ejidal.²⁶

-Pequeña propiedad: existen 1,674 propietarios de terrenos con pequeña propiedad, de los cuales 47.31% declararon contar con riego en sus terrenos y, de estos, el 69.35% los aprovechan en labores propias del campo.

-Comunal: se registran 280 propietarios de terrenos agrícolas con tenencia comunal, de los cuales 24.42% declararon tener riego en sus parcelas. El 53.21% las trabaja en labores propias al uso del suelo.

-Ejidal: existen 2,915 propietarios de terrenos agrícolas ejidales, de los cuales 49.33% tienen riego. Del total de propietarios el 80.78% declaró dedicarlas a algún tipo de cultivo.

²⁶ Panorama Socioeconómico y Demográfico de Texcoco. Indicadores para la Planeación Municipal, Gobierno del Municipio de Texcoco, 1997-2000.

En referencia a los asentamientos irregulares, uno es denominado Wenceslao y otro La Salitrería al sur de la cabecera municipal; este último cuenta con casas con un alto nivel de consolidación, mientras que en el primero se encuentran todavía dispersos. Existe venta clandestina de predios en los ejidos colindantes a San Miguel Tlaixpan. Algunos están sobre una barranca y cauce del río, lo cual apoya el crecimiento y la mancha urbana a partir del parque Molino de Flores con incremento de la contaminación de los cauces. En esta misma zona se tiene el crecimiento de tipo campestre en los límites del cerro Tetzcutzinco, otra área de valor arqueológico.

El resto de los asentamientos son crecimientos y desdoblamientos de los pueblos y comunidades que se han salido de los límites asignados por el Plan de Desarrollo Urbano, para uso urbano; consecuencia de la fuerte presión que se ha generado hacia las zonas agrícolas y lejanas de los centros de los pueblos, dada la falta de suelo accesible dentro de las áreas aptas para crecimiento (Plan de Desarrollo Urbano Municipal, 2003).

El centro de Texcoco es una zona comercial donde se cotiza el metro cuadrado entre seis y nueve mil pesos. El centro histórico alberga un mercado tradicional, la catedral de Texcoco, los espacios históricos como la Casa de la Cultura, centros comerciales y el jardín.

3.5 La vida política y social

El Estado de México es gobernado por el Partido Revolucionario Institucional (PRI), actualmente es la entidad que más votos representa para el país. Es conocido el poderío político de los gobernantes mexiquenses, con la incursión en diversos ámbitos de la política local y nacional. Basta recordar el llamado grupo "Atlacomulco", bastión importante para el entendimiento de la conformación política en el Estado de México y del país. Varios mexiquenses han sido protagonistas de toda una cultura política y de su participación en las diversas fuerzas políticas del país. El PRI tiene el gran reto de establecer una nueva cultura política. El avance de otros partidos como el Partido de Acción Nacional (PAN) y el Partido de la Revolución Democrática (PRD) es una realidad. El partido oficial ha dejado de ser el único que gobierne; las últimas elecciones de 2003 (9 de marzo de 2003) así lo demuestran. El PRD avanza y mantiene un porcentaje superior que en el 2000; el PAN retrocede en el llamado "corredor azul" de los municipios del norte de la zona conurbada de la Ciudad de México pero sigue siendo la segunda fuerza política en el Estado de México y gobierna en municipios importantes por su aportación económica, política y de gobernabilidad para el Estado y el país.

Las características políticas de los municipios de la zona oriente del Estado de México están vinculadas en gran medida a la influencia del área metropolitana de la Ciudad de México. Lo anterior indica como se desarrollan las diversas actividades en esta región; así mismo, se considera la influencia de la gestión pública y de políticas públicas en cada gobierno local. A las elecciones de 2003 se les ha llamado intermedias porque el sistema político tiende a definir una estrategia en los diversos distritos electorales. Parte de esta estrategia es:

El gobernador del Estado de México tiene que mantener márgenes óptimos de gobernabilidad; para lo anterior requiere una representación política que le favorezca a su Partido en la próxima Legislatura Local. Así mismo, en las elecciones federales será conveniente mantener el mayor número de diputados federales en la Cámara de Diputados y tener capacidad de negociación con un congreso mayoritariamente priísta.

- Debe existir por parte del Ejecutivo Estatal la idea de recuperar el mayor número de municipios del oriente del Estado de México, lo cual supone el diseño de una estrategia que pueda revertir una tendencia electoral por el PRD y el PAN. La clasificación de prioridades depende en gran medida de criterios políticos y no de un simple cálculo electoral, ya que el entorno regional va más allá de los votos para un trienio y el interés es de gobiernos locales y gobernabilidad.

- En los municipios materia de esta investigación existe una presencia importante del Partido de la Revolución Democrática, en especial Texcoco y San Vicente Chicoloapan, cuyos Ayuntamientos son gobernados por el PRD. Ayuntamientos como: Chimalhuacán, Atenco, Chiautlay Papalotla, tienen presencia con regidores en cada uno de los Ayuntamientos. En el caso de Atenco, el PRD es hoy la primera fuerza política.

Los partidos políticos que tienen presencia y representan las distintas fuerzas políticas han transformado el tejido y la conformación de cada municipio, de cada distrito electoral, de las distintas cámaras de senadores y de diputados. En esta región tienen presencia los tres grandes partidos (PRI, PRD y PAN); la lucha política se ha transformado en esta región a partir del llamado movimiento del Frente Democrático Nacional (FDN) que encabezó Cuautémoc Cárdenas en los años de 1987-1988; posteriormente, se fundó el PRD. En las elecciones de 1996 existió la llamada influencia cardenista, en la cual se registraron el mayor número de diputados y senadores del PRD, con 16 diputaciones locales y seis diputados federales, así como 26 presidencias municipales gobernadas por el PRD en el Estado de México, entre las que destacan por su número de votantes: Nezahualcóyotl, Los Reyes La Paz, Texcoco, Zumpango, Isidro Fabela, Chiconcuac, y Acolman, entre

otras. El panorama ha cambiado para 2003 y se observa un avance del PRD en la región, 23 presidencias pertenecen al PRD, el PAN avanza y existe una recuperación del PRI en aquellos municipios que antes eran del PRD y del PAN. Partidos como “Convergencia”, “Partido del Trabajo”, van en aumento en estos municipios del oriente.

El Estado de México sigue siendo de gran importancia para el PRI. Al gobierno Federal que encabeza un panista también le interesa, pues con los votos mexiquenses se asegura mayoría para el Congreso de la Unión. En el año 2000, el Partido Acción Nacional (PAN) confirmó un avance importante, obtuvo 12 de 24 distritos electorales federales (IEEM: 2000), el 38.10% de la votación y el PAN se perfiló como la segunda fuerza en el Estado de México; ganó los ayuntamientos de Naucalpan, Huixquilucan, Tlalnepantla, Izcalli y Atizapán, el distrito de Ecatepec, Nezahualcóyotl, Toluca, Metepec y Lerma. El PRD obtuvo el 20.45 por ciento de la votación y reafirmó su presencia en la zona oriente del Estado, con triunfos en los distritos de Texcoco, Otumba y Ciudad Nezahualcóyotl (Juárez D., 2002).

Para el 2003 los pronósticos cambiaron: el PAN, después del triunfo de Vicente Fox se perfilaba para gobernar el Estado de México en el 2005, Acción Nacional se desdibujó en el congreso estatal con los escándalos de corrupción en Ecatepec, Naucalpan, Atizapán y existe una reducción de la presencia del PAN entre el 2000 y el 2003 en el Estado. El PRI está en recuperación en ciertos municipios gobernados por el PRD y el PAN en el oriente del Estado.

El 8 y 9 de febrero de 2003, el Consejo Nacional del PRD acordó que se reservaría el derecho a elegir a 260 candidatos con el argumento de armar la mejor bancada perredista. Con esta decisión se violó el artículo 13 numeral cuatro de los estatutos del partido, que convoca a elecciones mediante voto directo, secreto y universal. Los Chuchos -encabezados por el senador Jesús Ortega- y los Rosaristas, dirigidos por la entonces presidenta del partido del Sol Azteca Rosario Robles tienen la mayoría en el Consejo. En el PRD es un secreto a voces que estos grupos transaron una alianza temporal para repartirse las candidaturas. El senador Demetrio Sodi declaró: “que el PRD estaba secuestrado por mafias; asegura que el partido ha sido tomado por grupos que utilizan prácticas ilegales y que no son necesariamente los líderes de las corrientes perredistas” (Cambio 8, 2003).

Para muchos investigadores y analistas, el Estado de México representa el principal laboratorio político-electoral y puede indicar la tendencia de lo que serán las próximas elecciones. Datos del Instituto Electoral del Estado de México (IEEM, marzo, 2003) afirman que el PRI y la alianza con el Verde Ecologista, obtuvo el control del Congreso Mexiquense, 68 alcaldías con más de un millón 60 mil votos, lo que representa el 34 por ciento de la votación, pero no del padrón electoral,

toda vez que aproximadamente 5 millones de mexiquenses no acudieron a votar; entre ellos dos millones que sí lo hicieron en la elección del año 2000. El PRI obtuvo la primera mayoría con 24 diputados, seguidos por el PAN con 11 y el PRD con 10. Las elecciones en el Estado de México tuvieron un abstencionismo mayor del 60 por ciento, mostrando un nuevo reacomodo de las fuerzas políticas en la entidad con la mayor cantidad de electores del país (8.3 millones) y que por su importancia estratégica en el mapa electoral significó costosas campañas, de prestigio y credibilidad entre las principales fuerzas políticas representadas por el Partido Revolucionario Institucional, el Partido Acción Nacional y el Partido de la Revolución Democrática (IEEM,2003).

A diferencia de los comicios del 2000, donde el PAN obtuvo una votación del 44.1 por ciento y le permitió obtener la mayoría en el congreso local, en estas votaciones locales el PAN alcanzó 23 alcaldías con un poco más del 26 por ciento de los votos, lo que representó en términos reales una disminución de 15 puntos. A pesar de ganar la capital del estado y tres ciudades importantes como Atizapán de Zaragoza, Tlalnepantla y Naucalpan, la preferencia electoral sobre el “blanquiazul” disminuyó en 50 por ciento, además de perder en 18 alcaldías en las que gobernaba. En la región III del oriente del Estado no ganó ninguna alcaldía, todo se distribuyó entre el PRI y el PRD. Los perredistas aumentaron su votación en el oriente del estado, fundamentalmente en su parte sur-oriental. Se estima que el PRD obtuvo 730 mil votos con el triunfo de 21 alcaldías, entre las que destacan Nezahualcóyotl, Texcoco, Chicoloapan, Tenango del Aire, Temamatla, Donato Guerra y Amatepec, entre otros.

Principales cambios de gobierno municipales de 2003:

- Huixquilucan y Cuautitlán Izcalli: pasan del PAN a la alianza PRI-PVEM.
- Tultitlán y Tultepec: el PRD le gana al PAN.
- Coyotepec: Acción Nacional derrota al PRI.
- Valle de Chalco: lo pierde el PRI-PVEM frente al PRD.
- Los Reyes La Paz: la alianza del PRI-PVEM le gana al PRD.
- Ozumba: el PAS derrota al PRI.

En un fallo histórico, el Tribunal Electoral del Estado de México invalidó las elecciones del 9 de marzo de 2004 en el municipio de Tepotzotlán. Asimismo, en Chalco anuló la votación en diez casillas, lo que modificó el resultado que inicialmente favoreció al PRD para dar el triunfo a la Alianza para Todos PRI-PVEM, además de declarar inelegibles a los presidentes municipales electos de Metepec y San Mateo Atenco, del PAN y PRD, respectivamente, y confirmar el triunfo panista en la capital mexiquense.

De esta forma, el mapa político electoral del Estado de México sufre nuevos cambios. Con el fallo del Tribunal Electoral, Alianza para Todos PRI-PVEM ganó 69 municipios, a estos se deben agregar dos más que son Isidro Fabela y Valle de Chalco, que originalmente habían sido para el Partido de la Sociedad Nacionalista y el PRD; sin embargo, los presidentes municipales electos renunciaron a los partidos que los llevaron al poder y se reintegraron al PRI, con lo que la cuota de municipios alcanzados llega a 71 por 23 del PAN (restándole Tepetzotlán, que originalmente había ganado): mientras que el PRD se quedó con 21; el Partido del Trabajo con 4; Convergencia con 3 y el PAS con 1.²⁷

Municipios perdidos por el PRD y PRI en el Distrito XXIII con sede en Texcoco, marzo 9 de 2003:

- Tepetlaoxtoc: el PRD pierde frente al PRI.
- Tezoyuca: el PRD pierde frente al PRI.
- Chiconcuac: el PRI pierde frente al PT.

Así, de siete municipios que conforman el Distrito XXIII, cinco fueran gobernados por el PRI, Chiconcuac por el Partido del Trabajo y Texcoco por el PRD (marzo, 2003).

Los procesos electorales de 2000 y 2003 en la región oriente del Estado de México y en el municipio de Texcoco, no están ajenos a las características del sistema político mexicano. La imposición de candidatos para los puestos de elección popular parece ser una constante en los principales partidos políticos.

El panorama político en este municipio parece con una tendencia para que el PRD mantenga su dominio. Los resultados electorales del pasado 9 de marzo de 2003, dieron un margen de ganancia pequeño para el PRD, no siendo superior a 15 por ciento contra el segundo de importancia, en este caso el PRI. El distrito local XXIII pertenecía al PRD, así como otros dos municipios que eran gobernados por este partido, tal es el caso de Tepetlaoxtoc y Tezoyuca, ahora serán gobernados por el PRI, así como la mayoría de los municipios de este distrito local electoral. (Ver tabla 1).

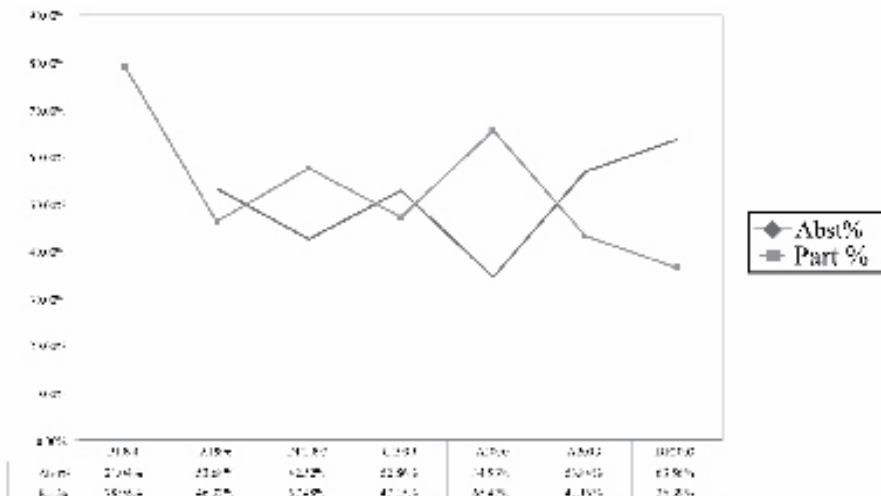
²⁷ Nota publicada en Internet el 20 de abril del 2003, por el Instituto Electoral del Estado de México. www.ieem.org.mx

RESULTADOS DE LAS VOTACIONES LOCALES DE 1996, 2000 y
2003 EN EL MUNICIPIO DE TEXCOCO DE MORA
TABLA 1

1996		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal
PRI	29,576	15,678
PAN	10,268	3,760
PRD	33,768	24,479
2000		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal (2000)
PRI	40,575	26,803
PAN	22,866	11,144
PRD*	40,908	30,098
*El PRD, obtuvo un reducido margen de victoria en el Distrito XXVII, con tan sólo el 0.28% sobre el PRI		
2003		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal (2003)
PRI**	29,027	16,508
PAN	12,505	7,256
PRD*	6,118	18,865
*Es la tercera ocasión consecutiva que el PRD obtiene el triunfo en Texcoco.		
** La alianza PRI-PVEN, le gana al PRD el distrito electoral.		

Fuente: Instituto Electoral del Estado de México. Resultados de las elecciones de año 1996, 2000 y 2003.

COMPARACIÓN DE VOTACIÓN Y ABSTENCIONISMO 1993-2003
GRÁFICA 7



Fuente: Bahena Álvarez, F. "Participación y abstencionismo en el Estado de México: elementos para su estudio"; en Comportamiento Político y Tendencias Electorales. IEEM/UAEM, UIA, 2003.

Tal y como se puede observar en la gráfica anterior, la participación electoral ha ido en decremento. El abstencionismo que se registra en las elecciones federales y locales realizadas en la entidad desde 1994, los electores del Estado de México han votado menos en las elecciones locales que en las federales, en donde el nivel de abstencionismo ha sido el más alto en las elecciones realizadas en los últimos nueve años (Bahena, 2003).

El representante saliente de este distrito en el año 2003 fue Alberto Martínez Miranda, hermano de Higinio Martínez, presidente electo de Texcoco para el periodo 2003-2006.

Para el caso de Texcoco, en las elecciones de 2000 donde se eligieron las autoridades municipales del trienio 2000-2003, la composición quedó de la siguiente manera: El PRD preside la presidencia con el C. Horacio Duarte Olivares, también la sindicatura y ocho primeras regidurías de mayoría relativa que corresponden al mismo partido; los regidores de representación proporcional correspondieron tres al PRI y dos al PAN.

Conformación Política del H. Ayuntamiento de Texcoco: 2000-2003

Síndico Procurador: C. José Gil Gotas. PRD
Primer Regidor: C. Virginia Ramírez Luna. PRD
Segundo Regidor: C. Agustín Cerón Hernández. PRD
Tercer Regidor: C. Guillermo Corona Morales. PRD
Cuarto Regidor: C. Ignacio Clavijo Velásquez. PRD
Quinto Regidor: José Juan Alejandro Rodríguez A. PRD
Sexto Regidor: C. María Guadalupe Gutiérrez Aguilar. PRD
Séptimo Regidor: C. Alberto Raúl Macías. PRD
Octavo Regidor: C. Maurilio Ramírez Arizmendi. PRD
Noveno Regidor: C Ma. Soledad Solís Córdova. PRI
Décimo Regidor: C. René Díaz Ayala. PRI
Undécimo Regidor: C. Efrén Ávila Alcívar PRI
Duodécimo Regidor C. Ramón Sánchez de la Rosa. PAN
Tredécimo Regidor: Óscar Iván Ortiz Vences. PAN

3.6 La Gestión del Presidente Municipal Horacio Duarte Olivares (2000-2003)

Horacio Duarte Olivares nacido el 5 de noviembre de 1971, con filiación perredista, vinculado al grupo de Higinio Martínez y de la corriente llamada Grupo de Acción Política (GAP), tal vez la más importante del PRD en el Estado de México, contó con el apoyo del comité municipal y estatal del PRD en la candidatura y obtención de la presidencia municipal.

Desde joven inicia actividad política: regidor (1991-1993), secretario del H. Ayuntamiento (1994-1996) y diputado local (1997-2000) por el PRD y presidente municipal (2000-2003) y Diputado Federal (2003-2006). La opinión de los texcocanos puede ser diversa acerca de su gestión; se reconoce que muy joven empezó a participar en la política, su administración parece limitada para las expectativas que se crearon. Prometió como uno de los puntos importantes, retirar a los "tianguistas" del jardín principal sin lograrlo.

En marzo de 2003, solicita licencia para separarse del cargo de Presidente Municipal y postularse como candidato a diputado federal por el PRD en las elecciones

federales del 6 de julio de 2003 por el principio de representación proporcional,²⁸ así deja inconcluso el periodo de tiempo para el que fue electo por la ciudadanía texcocana. La obra pública que realizó no puede ser considerada como relevante. La pavimentación, bacheo, mejora de infraestructura de agua y drenaje, puede ser considerada como aceptable ya que una de las atribuciones y funciones del H. Ayuntamiento es iniciar y mejorar las obras necesarias de servicios públicos para el municipio; es decir, el presidente municipal tiene que realizar obras, ese es su trabajo en gran medida.

La clase política texcocana parece estarse reagrupando y no necesariamente en el PRD. La diversidad partidaria es una constante, aquellos que eran perredistas hoy serán panistas o priístas.

En agosto de 2000 inicia su gestión,²⁹ de acuerdo a lo que establece la Constitución del Estado y la Ley Orgánica Municipal en el Estado de México en su artículo 16. En general, se considera una administración aceptable. La comunicación con los gobiernos estatal y federal y con algunos miembros del cabildo fue favorable, sin llegar a verdaderos consensos. Su gestión respecto al asunto del Aeropuerto (2001-2002) fue congruente a la propuesta del Jefe de Gobierno del Distrito Federal. No se requiere un debate amplio acerca de la construcción de un aeropuerto para evidenciar las insuficiencias en materia de desarrollo urbano, de desarrollo social, agropecuario, de vialidad y ambiental, así como resolver problemas concretos de una comunidad.³⁰

²⁸ Horacio Duarte contó con el apoyo para su candidatura a diputado federal por la presidenta de su partido, en su momento Rosario Robles Berlanga, ahora ex Presidenta del Comité Ejecutivo Nacional del PRD. Nota publicada el 16 de abril de 2004 en el periódico *unomasuno*, con el título de "Texcoco, entre corrupción, voracidad y cinismo" se menciona que: "teniendo cuentas pendientes con la justicia el diputado Horacio Duarte sentencia a Bejarano"... así mismo, la nota alude a que "Duarte Olivares, sobre el que pesan múltiples denuncias; está convertido en presidente de la Comisión Instructora de la Cámara de Diputados, sobre el caso del desafuero de René Bejarano y Andrés Manuel López Obrador. También la nota menciona que el ex edil dejó cuentas pendientes en su administración, como el uso de recursos federales del ramo 33 en obras aún no comprobadas". En otra nota publicada el 21 de marzo de 2005 en la revista *Milenio* se menciona que Duarte Olivares, seguramente será recompensado si López Obrador no es desaforado y el PRD lo compensará con un asiento en el Senado para el 2006.

²⁹ La gestión de un gobierno local tiene que ver en mucho con la tipología o herramienta que se utiliza; al respecto Emilio Duhau, define como gestión urbana los procesos a través de los cuales las instancias gubernamentales captan, definen y canalizan la demanda social de los bienes públicos que constituyen la ciudad y organizan o regulan la oferta. Para otros académicos consideran que la gestión se encuentra en relación al tipo de clientelismo político, a una burocracia o a una acción participativa de los sujetos sociales.

³⁰ Con respecto a este asunto, se recomienda revisar el "Proyecto Nuevo Ambiental Texcoco", Gobierno del Estado de México, 2001-2002. Revista *Proceso* números: 1278, 1281 y periódico *Reforma* del 10 de junio de 2001.

Esta gestión realizó actividades importantes en materia educativa y cultural, tal es el caso del llamado “Festival Nezahualcóyotl”,³¹ que anualmente se realizaba por el mes de octubre y en el año 2004 se cambió al mes de junio; donde se presentan diversas expresiones artísticas-culturales (danza, música, teatro, cine). Puede considerarse como uno de sus principales logros, contando con el apoyo de instituciones de educación superior como la Universidad Autónoma Chapingo, en diversos eventos culturales. Así mismo, Texcoco estaba considerado por la entonces Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo (SECODAM), como uno de los municipios en donde se realizaban acciones de transparencia en la gestión de Gobierno.³²

Las obras más importantes realizadas dentro de la gestión de Duarte Olivares, se pueden ubicar en los apoyos dirigidos en gran medida en tres rubros: a) sector educación: aulas, desayunos y becas, b) infraestructura social básica: pavimentación de nuevas calles y avenidas, drenaje y nuevas tomas de agua potable, y c) mantenimiento de la infraestructura municipal: energía eléctrica, agua potable, drenaje, bacheo de calles y avenidas, dotación pintura y apoyo de materiales de construcción a distintas comunidades, apoyo al mantenimiento de vivienda de escaso recurso económico. También se apoyó a comunidades de la zona serrana así como a los pueblos cercanos al ex Lago de Texcoco; también se realizaron nuevas obras de infraestructura vial en distintas comunidades. En la ciudad de Texcoco fue escasa la obra pública de alto impacto y por lo anterior se considera que en la elección del año 2003 los votos al PRD fueron inferiores en muchas colonias y barrios donde este partido tiene mayoría.

¿Por qué en Texcoco no existe una mayor tensión social? Puede tener varios referentes, como contar con centros de trabajo que dan empleo permanente a varios texcocanos. Tal es el caso de instituciones como Chapingo, Colegio de Posgraduados, INIFAP, CIMMYT, además de existir una migración constante

³¹ El Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA) y la Asociación Nacional de Festivales de México A.C., otorgaron el segundo lugar al Festival “Nezahualcóyotl 2002” por su organización, logística, respuesta del público y a la promoción hecha en el rescate del patrimonio histórico y cultural de Texcoco. Informe de Gobierno 2003, pág. 26.

³² En información publicada en Internet, el ex séptimo regidor perredista Alberto Raúl Macías R., durante el periodo 2000-2003, denuncia las probables anomalías surgidas en la administración del H. Ayuntamiento; destaca la supuesta corrupción respecto al juicio que el Ayuntamiento de Texcoco ganó a la Promotora Alfaga y a la afianzadora Sofimex, en el cual menciona que el Ayuntamiento tiene derecho a cobrar 27 millones de pesos. No existe información de dicho cobro o aclaración del entonces presidente municipal; este tipo de juicios prescribe en diez años. Se estima que el asunto tiene más de tres años. La anterior información apareció publicada en la página de Internet del periódico Expresión. www.expresion.mx en Texcoco de Mora en el mes de abril de 2004, con el título Carta Abierta de Alberto Raúl Macías.

al Distrito Federal, donde se emplean varios habitantes de este municipio. No existe una lucha de poder excesiva entre los habitantes de este municipio. Las fuerzas políticas han estado bien identificadas por la vía institucional; el conflicto de intereses se encuentra en mayor medida entre perredistas y experredistas que desean mantener cuotas de poder o mayores márgenes de operación para sus propuestas políticas.

Segunda Parte:
El análisis social, urbano y ambiental de los
municipios de Texcoco y Atenco.
Capítulo 4. El Municipio de San Salvador Atenco

4.1 Breve referencia histórica

El municipio de San Salvador Atenco estuvo en la antigüedad a la orilla del viejo Lago de Texcoco, en la ribera donde abundaba el Tequesquite, mineral indispensable en la preparación de los alimentos. En el siglo XII Xólotl funda el señorío de Texcoco, trasladando en el año de 1120 la nueva ciudad chichimeca que se encontraba en Tenayuca a la ciudad capital del señorío de Acolhuacan; en esta época los habitantes prehispánicos de Atenco, tuvieron su señorío propio, aunque permanecían subordinados a la capital de Texcoco.

Atenco significa “en la orilla del agua”, viene de atempa o tempan, del mexicano a-temoayan, que es sinónimo de Atenco. Se compone de ati-agua, tentli-labio u orilla y co-en.

Se tributaba al segundo mayordomollamado Techtili, que tenía a su cargo la provincia de Atenco, la cual abarcaba desde el territorio de la corte hacia la ribera de la laguna, se componía de once poblaciones cuyos tributos debía recaudar y mantener setenta días.

Dentro de su territorio está el jardín Ahuehuetitlan que significa “rodeado de ahuehuetes”, que fue uno de los lugares de inspiración del rey poeta, donde descansaba y donde partía a poblados ribereños. Otro de los aspectos importantes en esta localidad son los baños de temascalli que se realizaban en dos cuartos pequeños de adobe y piedra, divididos por una pared de tezontle y funcionan como una especie de horno.

Durante la colonia, fray Pedro de Gante fundó en Texcoco la primera escuela para indios en América; esta influencia se presenta en las construcciones arquitectónicas del siglo XVI en las iglesias de Acuexcómac, Nexquipáyac, Ixtapan y la capilla de San Salvador Atenco. La hacienda La Grande, que conjuntamente con las haciendas La Chica, Araujo y la de Ixtapan, cumplió el papel de centro de producción en básicos como el maíz, trigo, frijol, entre otros, para los habitantes de estos pueblos. Las autoridades indígenas defendieron con celo los intereses del pueblo y se explica porque el 8 de octubre de 1820, aprovechando las disposiciones de Cádiz, Atenco tuvo su primer Ayuntamiento. En el siglo XIX, al consumarse la independencia en 1824, se constituye el Estado de México.

En el siglo XIX los habitantes de este lugar tenían una forma de vida relacionada con las cuatro haciendas que estaban en el municipio y que colindaban con el ex lago de Texcoco, cuyo lugar fue importante en el sustento de sus pobladores. En el periodo revolucionario existieron grandes revueltas y saqueos de las haciendas,

sus pobladores se vieron afectados con la destrucción de sus lugares de trabajo. Haciendas como La Grande, La Chica y la de Ixtapan, fueron ocupadas como cuarteles en varias ocasiones.

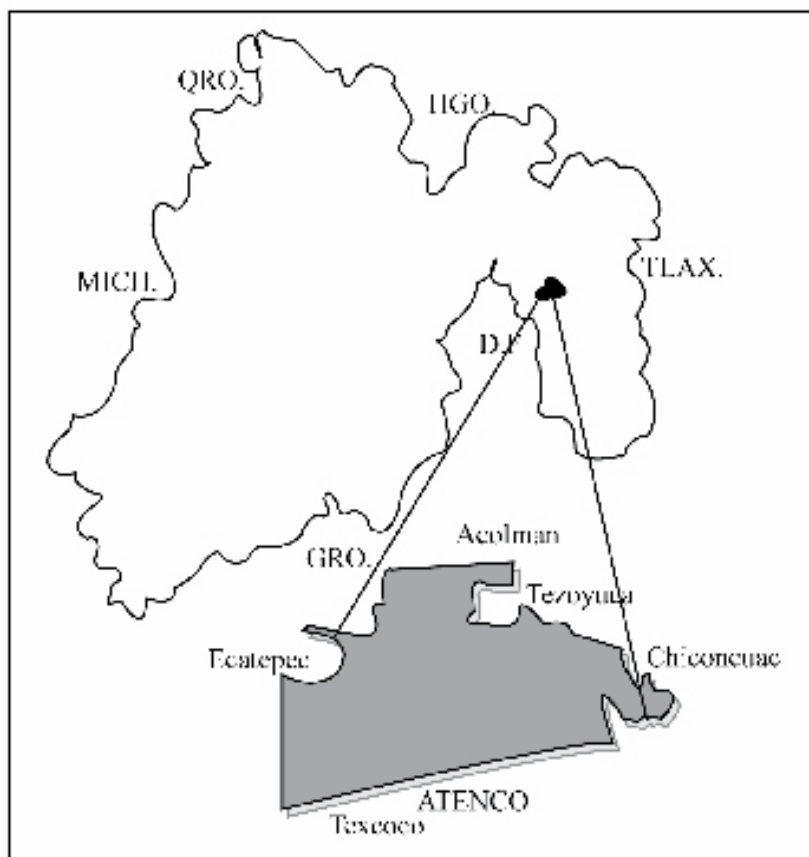
Apenas aprobada la Constitución de 1917 reiniciaron sus habitantes gestiones para recobrar las tierras, que según sus títulos les pertenecían y que fueron usurpadas por los dueños de las haciendas.

4.2 Características socioeconómicas, territoriales y ambientales

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. Forma parte del llamado Valle Cuautitlán-Texcoco (VCT), así como del área metropolitana de la Ciudad de México (Garza, 2000). Se ubica a 25 kilómetros de la Ciudad de México, pertenece a la región de Texcoco integrada por 25 municipios. 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 (Mapa 2).

UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE ATENCO

MAPA 2



El municipio de Atenco está conformado por las localidades siguientes: Santa Isabel Ixtapan, Nexquipáyac, San Francisco Acuexcomac, Santa Gertrudis, Nueva Santa Rosa, San Miguel, Colonia Guadalupe Victoria, Zapotlán, Colonia Francisco I. Madero y San Salvador Atenco.

Pertenece al distrito electoral XXIII estatal y al XII distrito federal, con sede en la ciudad de Texcoco; al igual que pertenecen los municipios de Chiautla, Papalotla, Chiconcuac, Tezoyuca, Tepetlaoxtoc y Texcoco. La integración de su territorio para los efectos de su gobierno se lleva a cabo con las delegaciones de los pueblos y sus colonias, coordinadas por el H. Ayuntamiento, que tiene su sede en la cabecera de San Salvador Atenco. En el año 2002, las actividades del gobierno municipal se trasladan a la comunidad de Santa Isabel Ixtapan, derivado de los problemas que existieron con el proyecto del "aeropuerto", retornando en el año 2003 a la cabecera municipal.

El municipio está a una altitud media de 2,235 a 2,400 metros sobre el nivel del mar. Atenco presenta una pendiente mínima que oscila entre 0 y 2%, lo que representa un ángulo de inclinación menor a los 5°, siendo San Salvador Atenco el punto más alto de todo el municipio, con una altitud de 2,240 msnm que disminuye gradualmente hacia el suroeste; es decir, hacia el vaso del Ex Lago de Texcoco.

Pertenece a la provincia geológica del Eje Neovolcánico, cuyas características principales son el predominio de rocas volcánicas cenozoicas que datan del terciario y del cuaternario, existiendo depósitos lacustres y aluviales que fueron cubiertos por antiguos lagos de la cuenca de México; existen en el subsuelo depósitos de aguas salobres que son ricas en carbonatos y cloruro de sodio.

El clima es semiseco templado, con lluvias en verano, la temperatura media anual es de 15°C; la superficie de Atenco es regada por corrientes que proceden de otros municipios y son tres los ríos que desembocan en el ex vaso del Lago de Texcoco, el Xalapango, Nexquipáyac y Papalotla, (monografía municipal, 1980 y 1999).

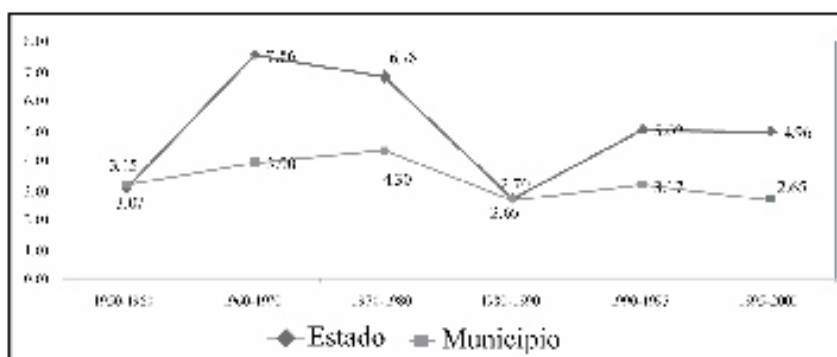
Según la monografía municipal la superficie es de 94.67 km², el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, organismo descentralizado de la Secretaría de Gobernación, considera que el municipio tiene una superficie de 139.67 km²; lo anterior complica el conocimiento verdadero del territorio, ¿cuál es la verdadera extensión del territorio municipal? a la fecha no existe un sólo criterio. Se reconoce que el reporte de la monografía es el que más se acerca a la realidad. En el año 2000 habitaban 34,435 pobladores distribuidos en sus diez localidades (INEGI, 2000). 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 el período de 1960 a 1970 el municipio presentó una TCMA de 3.90%; es decir, pasó de los 7,341 a 10,616 habitantes; para 1970 tenía 10,616 habitantes. 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. Para el año 2000, el municipio registró una TCMA del 4.96% donde llegó a una población de 34,435 habitantes. Esta situación se dio como reflejo de la gran expansión de la mancha urbana de la Ciudad de México y de la importancia regional y estratégica del municipio de Atenco; cabe destacar que este crecimiento es considerablemente superior al del Estado de México que se expresa en el mismo período en un 2.65% (Ver gráfica 8).

Este comportamiento poblacional estuvo condicionado en gran medida por el proceso de crecimiento de la mancha urbana de la Ciudad de México y de manera fundamental del Valle Cuautitlán-Texcoco, que para el año de 1970 tenía 2,399,099 habitantes; en el año 2000 incrementó su población a 9,467,072 habitantes en la región.

Mientras la tasa de crecimiento a nivel nacional durante el decenio de 1990-2000 fue de 1.8 por ciento y en el estado de 2.7 promedio, en el municipio de Atenco fue de 3.1 promedio. Es evidente que no es el municipio más poblado del oriente del estado, municipios que colindan como Texcoco o Ecatepec son mayores en población. El municipio concentra el 0.26 por ciento del total de la población estatal y contrasta con municipios que superan el 3.8 por ciento de población que vive en el Estado.

COMPORTAMIENTO DE LA TCMA EN EL ESTADO Y EL MUNICIPIO
DE ATENCO, 1950-2000
GRÁFICA 8



Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda. 1950-2000.

Atenco presenta un crecimiento de población importante, en especial su crecimiento poblacional más relevante se dio entre los decenios de 1970 y 1990 con porcentajes que superan el 4.8 por ciento y 3.17, respectivamente. Este crecimiento es resultado del desdoblamiento natural y de la migración.

De esta forma, para el año 2000 el rango de población que presenta el mayor porcentaje en el municipio era el correspondiente entre los 15 y 64 años de edad, con un 73.87%, situación que sobrepasa el porcentaje del estado que se ubica en el 59%, la población que se ubica entre los 0 y 14 años era de 32.27%; por último, los habitantes mayores a los 65 años representan 4.74%. Esto demuestra una realidad demográfica y habla de necesidades de creación de empleos, de infraestructura, equipamiento y servicios dirigidos a los grupos de jóvenes y adultos, a fin que

puedan obtenerlos dentro del territorio municipal y no dirigirse a la gran ciudad o otros lugares del Valle de México (INEGI,2000).

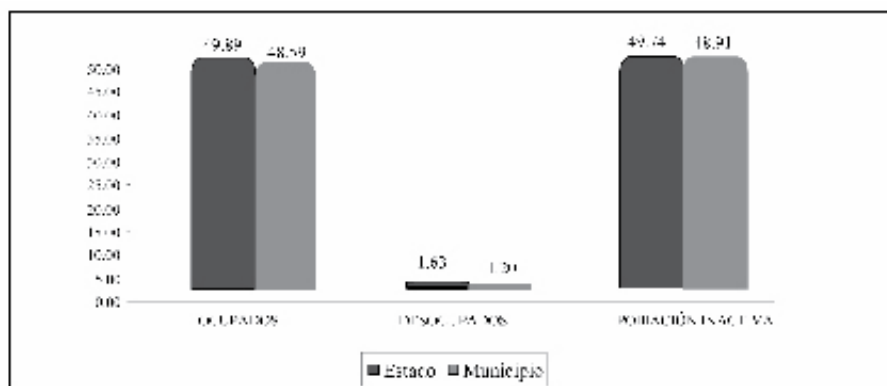
Atenco al igual que Texcoco, es de los municipios más grandes de la región III, en su parte central el municipio es considerado como integrante de la zona metropolitana. Los datos de migración presentan una tendencia que puede considerarse aceptable con relación a los habitantes que llegan de otras entidades del país, conforme el censo que reporta más del 20 por ciento que proviene del Distrito Federal.

En Atenco existe una migración intrametropolitana donde gran parte de la población de la región modifica sus espacios de residencia, pero sin salir del área metropolitana. Si bien es cierto el Valle Cuautitlán-Texcoco es de los más poblados de México, Atenco es un lugar de poca migración, su economía está asociada en gran medida a las actividades terciarias, más del 51 por ciento de su población económicamente activa se ubica en este sector (INEGI, 2000).

Durante 1970, la Población Económicamente Activa (PEA) representó el 23.7% de la población total del municipio, lo cual en términos absolutos representaron 2,516 habitantes. Para 1980, la PEA mostró un ligero incremento en cuanto al porcentaje con respecto a la población total, situándose en el 27.32% y en números absolutos de 4,487 habitantes, para 1990 representaron un 26.65%, que en cifras reales fueron 5,452 habitantes, lo cual no muestra una variación considerable con las dos décadas anteriores.

Por lo que corresponde al año 2000 la PEA muestra un incremento considerable, ya que la misma representa un 48.01% que se traduce en un total de 11,531 habitantes, lo cual muestra un incremento del 211.5% en tal periodo. Lo anterior sin embargo, no refleja una discrepancia importante con los porcentajes manifestados en el Estado de México, ya que la PEA del Estado comprende el 49.07% de la población total. Ver siguiente gráfica.

POBLACIÓN OCUPADA Y POBLACIÓN INACTIVA EN ATENCO
GRÁFICA 9



Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda, 2000.

La distribución de la PEA se asienta más en el sector terciario con un 50.42%, seguido de un 39.47% del sector secundario y un 5.94% en el sector primario, no especificados un 2.97% y desocupada un 1.20%; con lo anterior se observa cómo la población del municipio de Atenco prácticamente ha sido absorbida por la actividad terciaria, que se moviliza a diario hacia la zona metropolitana de la Ciudad de México, en contraposición a la actividad agropecuaria que descendió considerablemente. Al igual que Texcoco, su economía estaba asociada al sector agrícola y ganadero, se transformó en los últimos 20 años contando con una población de 16,418 habitantes que se dedican en más del 30 por ciento al sector primario; para el año 2000 sólo representaban el 6 por ciento.

POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA POR SECTOR EN
ATENCO
CUADRO 3

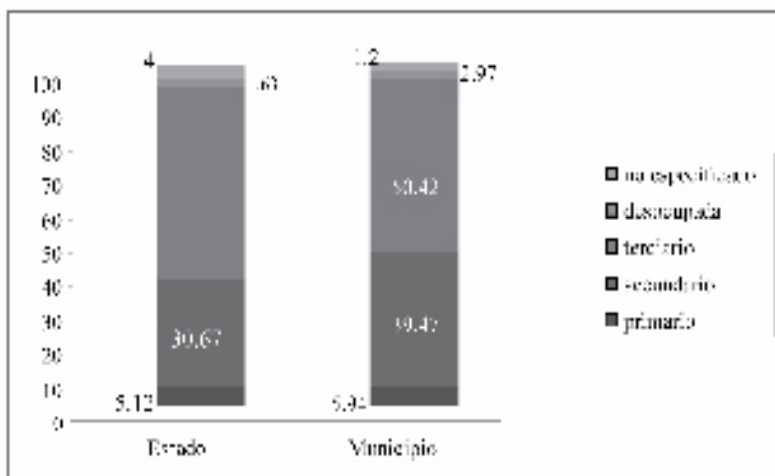
	Sector			Desocupada	No especifica
	I	II	III		
Atenco	5.12	39.67	38.57	1.63	1.00
Municipio	5.94	39.47	50.42	1.20	2.97

Fuente: Resultados Definitivos VII Censo Agrícola – Ganadero, INEGI, 1994.

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, lo cual se puede reflejar más claramente en los datos de los censos industriales de 1993, donde se indica que estos establecimientos industriales generaron 431 empleos, lo que representó 14.86% del requerimiento necesario para 1990; de igual forma los 381 establecimientos comerciales y de servicios registrados en 1993 incorporaron el 18.64% de la PEA (Ver gráfica siguiente).

DISTRIBUCIÓN DE PEA EN ATENCO POR SECTOR DE ACTIVIDAD, 2000.
GRÁFICA 10



Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda, 2000.

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 y sus principales cultivos son el maíz, frijol, cebada y alfalfa. La actividad manufacturera como la elaboración de fajas ha sido importante, también destaca la maquila en los pequeños talleres hogareños en Santa Isabel, Nexquipayac y Atenco.

Desde la década pasada se puede observar dentro del municipio un aumento gradual de la población debido a la inmigración de personas que provienen de otras entidades.

POBLACIÓN NATIVA Y NO NATIVA EN ATENCO 2000

CUADRO 4

Lugar de nacimiento	Población total	%	Hombres	%	Mujeres	%
Municipio	34,135	100	17,085	49.88	17,350	50.11
En la entidad	25,672	89.28	12,812	50.12	12,880	49.88
En otra entidad	7,430	10.41	3,617	47.78	3,813	52.22
Ne especificado	1,298	0.29	650	52.38	648	47.62
DF	4,255	50.99	2,094	50.40	2,161	49.60

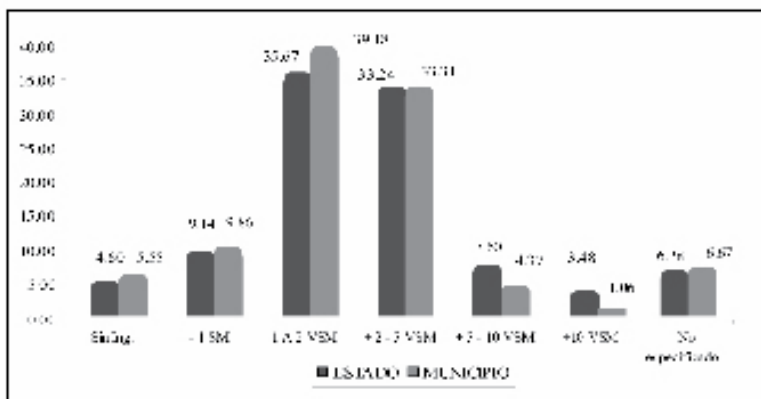
Fuente: INEGI, XI Censo General de Población y Vivienda, 2000.

En el año 2000, el 10% de la población municipal declaró haber nacido en otra entidad, provenientes principalmente del Distrito Federal, el cual aportó el 50.99% de la población no nativa del municipio y el resto de los estados de Puebla, Michoacán y Guanajuato. En el diagnóstico elaborado por la Secretaría de Desarrollo Social destaca que San Salvador Atenco está catalogado como un municipio de marginación media, ya que en este sentido ocupa la posición 78 del Estado de México. Esta clasificación obedece a que sus niveles de mortalidad infantil, analfabetismo, carencia de drenaje y servicios sanitarios, energía eléctrica, agua entubada y la permanencia de viviendas con pisos de tierra son menores a la media nacional.³³

En el censo del año 2000 se consolida la vocación de servicios de la Población Económicamente Activa, la población económicamente ocupada es de 11,671 habitantes. La población económicamente inactiva es de 12,265 habitantes. El 55 por ciento de la población ocupada cuenta con ingresos de hasta dos salarios mínimos, cuando la media nacional es del 51 por ciento y a nivel estatal es de 68 por ciento. Además su ingreso per cápita es de 3 mil 528 dólares anuales, cifra que representa poco menos de la mitad de monto registrado a nivel nacional (SEDESOL, 2002). Así, Atenco es considerado como un municipio de marginación media, donde la población ocupada percibe hasta dos salarios mínimos. Ver siguiente gráfica.

³³ Al respecto se recomienda revisar el diagnóstico social para el municipio de Atenco elaborado por la Secretaría de Desarrollo Social en el mes de agosto del 2002.

NIVEL DE INGRESOS, ESTADO – MUNICIPIO DE ATENCO
GRÁFICA 11



Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda, 2000.

El asentamiento urbano se da a partir de la estructura territorial con sus más de 10 comunidades, pero su mayor crecimiento está en los ejes carreteros Los Reyes la Paz-Lechería, Texcoco carretera de cuota El Peñón. La cabecera municipal de San Salvador Atenco compuesta con la localidad de San Francisco Acuexcomac, cuenta con una población estimada de 17,892 personas; estas localidades están en un continuo urbano; otras localidades como: San Cristóbal Nexquipayac tienen 6,112 habitantes y Santa Isabel Ixtapan 4,921 habitantes.

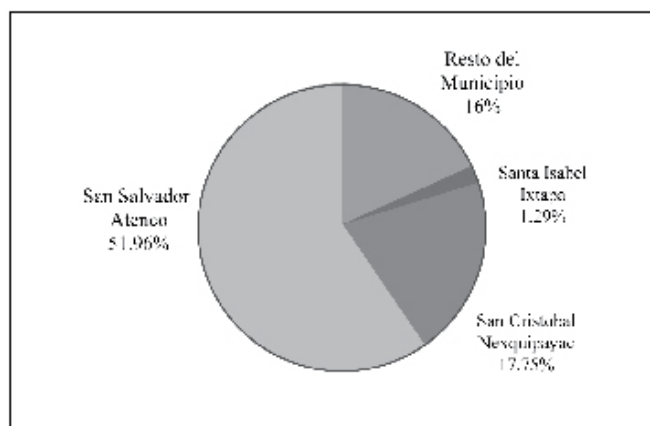
Históricamente la cabecera municipal ha sido la localidad con mayor participación poblacional con respecto a la totalidad del municipio pasando de un 52.35% en el año de 1970 (5,558 habitantes aproximadamente) a un 51.96% en el año 2000. San Cristóbal Nexquipayac en el mismo período, pasó de una participación del 18.75% (1,990 habitantes) a un 17.75% y Santa Isabel Ixtapan del 22.21% (2,358 habitantes) a 14.29% de los habitantes para el año 2000. Lo anterior permite observar como el crecimiento se ha dado de manera uniforme en la cabecera municipal y en San Cristóbal Nexquipayac, pero no así en Santa Isabel Ixtapan, que ha visto disminuir su participación en la población total del municipio (Ver cuadro 12 y gráfica 15).

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL MUNICIPIO DE ATENCO
CUADRO 5

Localidad / Municipio	Superficie (ha)	Población total	Densidad (hab/ha)
San Salvador Atenco	455.9	17,893	92
San Cristóbal Nexquipayac	95.81	6,112	183
Santa Isabel Ixtapan	67.19	4,921	187
Municipio	9,467	34,433	4

Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda, 2000.

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDAD EN EL
MUNICIPIO DE ATENCO
GRÁFICA 12



Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda, 2000.

Ya para el año 2000 la morfología de las localidades municipales había cambiado notoriamente; las colonias de San Miguel Arcángel y San Miguel Chiconcuac, por ejemplo, actualmente están reconocidas como territorio de Chiconcuac; por otra parte, los asentamientos conocidos como Los Hornos y San Bartolo, se han incorporado al área de Santa Rosa. Al oriente del Municipio destaca particularmente el caso de la Colonia La Pastoría, próxima a la cabecera de San Salvador Atenco; mientras que en el norte, la Colonia Nueva Santa Rosa aledaña a la población de Ixtapan, en los últimos 5 años ha crecido de una forma anárquica y acelerada con nuevos asentamientos irregulares (Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2003).

En lo que se refiere al Área de Geoestadística Básica (AGEB),³⁴ encontramos que este municipio presenta los siguientes datos: cuenta con una población urbana de 26,371 habitantes de un total de 34,435 (INEGI, 2000); el total de AGEBS consideradas 17, de muy alta vulnerabilidad son 3, lo que representa un total de 995 personas; de alta vulnerabilidad se ubica a 6 AGEBS, lo que significa un total de 15,858 habitantes; de vulnerabilidad media son considerados 7 AGEBS, lo que representa un total de 9,459 habitantes; de baja vulnerabilidad es considerado con una AGEB, lo que representa un total de 59 personas; de muy baja vulnerabilidad no reporta habitantes este municipio.

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). El Centro Nacional de Desarrollo Municipal reporta una cobertura de viviendas con drenaje y agua entubada de 45.69%; viviendas con drenaje y electricidad de 76.84%; viviendas sin drenaje ni electricidad de 1.95%.³⁵

El sistema de agua potable del municipio se compone de nueve sistemas independientes que dotan de agua potable a las distintas comunidades; los servicios son administrados por comités vecinales. Se extraen del subsuelo más de 680 m³ diarios de agua para abastecer a la población municipal.

El INEGI reporta que tan sólo 349 viviendas carecen de dicho servicio. Pero información contenida en el Plan de Desarrollo Urbano de 2003 refiere más de 500 viviendas que no tienen agua entubada en la localidad, entre las que destacan la localidad de Granjas el Arenal; el abastecimiento a dicha comunidad se realiza mediante pipas particulares, provenientes del Ayuntamiento y otras localidades cercanas como Chiconcuac, Texcoco y Tezoyuca. Comunidades como el Chileco, ejido de Nexquipayac y San Lazarito en el ejido de Acuexcomac, requieren de red de agua potable. En general se observa que en todo el territorio municipal es necesaria

³⁴ El objetivo de elaborar un indicador a nivel de AGEB parte del hecho de que alcanzar el pleno desarrollo social, la equidad y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, exige la identificación desagregada de las diferentes dimensiones y partes que conforman un territorio, un municipio o una región. La identificación de las diferentes características intramunicipales constituye una poderosa herramienta para la planeación y el desarrollo municipal. Esta perspectiva que toma las distintas AGEBS de la entidad como universo de estudio, no busca sustituir los aportes que se han hecho en la materia de marginación en los espacios rurales, en todo caso, permitiría complementar estos últimos, bajo el entendido de que es pertinente tener dos indicadores que hagan posible evaluar dos realidades distintas.

³⁵ Ficha Básica Complementaria. Centro Nacional de Desarrollo Municipal, 2000.

la ampliación de las redes de distribución del servicio de agua potable. El número de viviendas que carecen de agua potable es más de 800, según información del H. Ayuntamiento. El municipio no cuenta con tanques de agua que coadyuven a la prestación del servicio. Actualmente en todas las comunidades del municipio el servicio es irregular y durante la época de secas la carencia del líquido aumenta considerablemente.

En materia de vivienda, el territorio municipal registró en 1990 un total de 3,699 viviendas, inventario que en el año 2000 alcanzó un incremento neto de 3, 037 viviendas para llegar a 6,736, lo que representó un incremento relativo del 190%.

La densidad media de ocupación en 1970 fue de 6.93 hab/vivienda, en 1990, 5.73 hab/vivienda, en tanto que para el año 2000 disminuyó 4.90 hab/vivienda. (INEGI, 2000). El diagnóstico elaborado por la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), refiere al grado de hacinamiento, la media nacional es de 45.94 por ciento, pero dicha secretaría considera que en el municipio se eleva hasta el 58 por ciento. Es decir seis de cada 10 viviendas son insuficientes para albergar a la cantidad de personas que viven en ellas.

La seguridad pública requiere especial atención; existe insuficiente coordinación entre la policía estatal, municipal y federal, la prueba son las invasiones realizadas en los años de 2001-2003 en la zona llamada El Salado limítrofe con el municipio de Ecatepec. El municipio cuenta con 3 patrullas para proporcionar el servicio de seguridad pública. Asimismo, 20 elementos de la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito Municipal sirven a la ciudadanía, contando con un inventario de armamento de dos armas largas tipo escopeta y ocho armas cortas, 9 bastones policiales, 9 cilindros de gas lacrimógeno y 7 esposas.

De lo anterior se puede decir que existe una patrulla por cada 11,400 habitantes y un policía por cada 1,720 habitantes. Las delegaciones municipales solo cuentan con un equipo de radiocomunicación como medio de enlace con la policía municipal. Así la prevención del delito es asunto que sienta precedencia (Plan Municipal de Desarrollo Urbano e Informe de Labores del año 2003).

La vialidad y tránsito aún es fluida. Habría que referirse que en Atenco no existe el problema de taxis; están las bicitaxis que brindan un servicio a las diversas comunidades del municipio. La policía de tránsito se ubica en las orillas de la carretera federal Texcoco-Lechería. La traza urbana es antigua y mal planificada. Los transportistas que se dedican al traslado de pasaje, transitan desordenadamente

sin los permisos respectivos (placas), no respetan los requisitos de seguridad que establece el reglamento y la norma jurídica a nivel de Tránsito Estatal y Policía Federal de Caminos.

El Municipio no cuenta con ninguna línea local pero se ha adscrito a diversas líneas de auto transporte que circulan por las comunidades. La principal vía pavimentada de comunicación la constituye la carretera Texcoco-Lechería; dicha vialidad es transitada por las empresas Valle de México, Teotihuacán e Ixtlixóchitl, cuyas rutas atraviesan el municipio en los principales puntos de acceso vial.

Las comunidades que tiene este servicio son La Pastoría, San Fermín, Atenco, Acuexcomac, Santa Gertrudis y Nexquipayac. La ruta de autobuses de San Juan Teotihuacán tiene su central en Texcoco y atraviesa por Atenco comunicando al Distrito Federal, teniendo su base en el paradero de Indios Verdes. La misma empresa provee de transporte terrestre en las rutas a Indios Verdes por Ecatepec y Santa Clara, así como la ruta que corre de Texcoco al Metro Martín Carrera. También existe una ruta de combis que va de Texcoco a Teotihuacán.

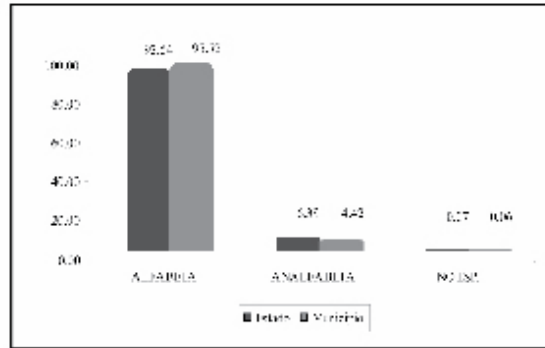
La línea Autobuses del Valle de México tiene rutas que van de Texcoco a Venta de Carpio y San Cristóbal Ecatepec; además se presta servicio de transporte a las comunidades de Nexquipayac, Ixtapan, Santa Rosa y Acuexcomac en horarios accesibles y dentro de las tarifas estipuladas por las autoridades. Asimismo, las poblaciones de Santa Rosa e Ixtapan se han visto favorecidas por la introducción de rutas a Metro San Lázaro y Aragón.

Existe también una ruta de combis de la empresa Ixtlixóchitl que parte de Texcoco, sigue el camino antiguo a Pachuca pasando por Tocuila, San Andrés Riva Palacio y La Magdalena Panoaya, llega a Atenco para regresar nuevamente a Texcoco por la misma vía y ocasionalmente en días de mercado hay comunicación directa con Chiconcuac. Esa empresa presta servicio directo, comunicando a las comunidades de Atenco y la Colonia Francisco y Madero, así como al poblado de Zapotlán.

En lo que respecta a educación, existen 35 escuelas dedicadas a la educación básica (preescolar, primaria, secundaria) y tres dedicadas a la educación media superior (bachillerato); no existen escuelas para la capacitación del trabajo u oficio. Se estima una cobertura de más del 75 por ciento en los distintos niveles educativos (Centro de Desarrollo Municipal, 2000). El municipio cuenta con el 95.52 por ciento de alfabetizados, la población analfabeta es de 972 habitantes mayores de quince años, lo que representa el 4.4 por ciento de analfabetas en el municipio.³⁶ Ver siguiente gráfica.

³⁶ Información proporcionada por el Centro de Desarrollo Municipal con datos estadísticos del año 2000.

POBLACIÓN ALFABETA Y ANALFABETA DENTRO DEL ESTADO Y
EN EL MUNICIPIO DE ATENCO
GRÁFICA 13



Fuente: Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda, 2000.

Por lo que se refiere a infraestructura del sector salud, el municipio cuenta con tres clínicas u hospitales de primer nivel, tres unidades médico familiares y una unidad básica de rehabilitación e integración familiar. Existen 11 médicos generales, no existen datos precisos de cuántos son especialistas. Los hospitales regionales que le corresponde a los derechohabientes del IMSS, ISSSTE e ISSEMYN se ubican en el municipio de Texcoco (Centro de Desarrollo Municipal 2000 y Plan Municipal de Desarrollo Urbano 2003).

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 problemática ambiental en el municipio presenta diferentes características y en todo caso implica una investigación más profunda para cada tema. El motivo de nuestra investigación, se refiere a exponer los elementos más importantes que permitan un análisis en la reflexión de los asuntos ambientales, donde se pueda programar y planificar las actividades sociourbanas con los asuntos ecológicos y del ambiente.

Información del gobierno del Estado de México,³⁷ refiere que la degradación de los recursos naturales puede ser elevada en relación con las actividades socioeconómicas que realiza. Este municipio no está ajeno a la contaminación atmosférica, ya que las corrientes de aire de norte a sur en el Valle de México presentan una afectación en todos los municipios del centro oriente de dicho Valle, la cercanía con el municipio de Ecatepec produce efectos en la polución atmosférica, sí bien no en los niveles alarmantes de ciertas partes de la ciudad, si presenta un grado de contaminación aun no cuantificable. Otro elemento es la contaminación de las aguas y de los suelos, la pérdida de los hábitats naturales de desarrollo para diversas especies de flora y fauna.

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, 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.³⁸ 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).

³⁷ Diagnostico del Estado de México, características físicas y recursos naturales, 2000. Secretaría de Ecología del Gobierno del Estado. Pág. 11-13.

³⁸ 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.

Atenco es una población reducida que mantiene una tradición en su forma de vida, fundamentalmente rural; en la actualidad el tipo de vida de los atenguenses se encuentra asociada en gran medida a las actividades comerciales y de servicios que se encuentra en su territorio. Atenco con o sin aeropuerto continuará, su crecimiento urbano es considerado parte de la zona metropolitana de la Ciudad de México (INEGI, 2000). El municipio se perfila con características similares a otros municipios del oriente del Estado de México, donde su crecimiento urbano no ha sido el mejor o el más deseable para sus propios habitantes; el tipo de crecimiento que se muestra tiene una relación directa con los recursos naturales y con el ambiente en toda la localidad; el cambio de uso de suelo de agrícola, pecuario y forestal a urbano, comercial y semi-industrial son elementos aún no evaluados en su justa y adecuada dimensión. Muy probablemente no se construya algún aeropuerto en el próximo decenio, pero su modesta infraestructura, sus limitados servicios y la dimensión de una estructura económica local será el fundamento que posibilite o inhiba el desarrollo de la localidad.

Ahí radica la importancia de definir un escenario de las necesidades sociourbanas con las ambientales, donde el crecimiento económico puede tener una orientación que no sea la retórica de siempre para un tipo de desarrollo ya conocido.

“Lo social y lo ambiental comparten una importante característica: corresponden a ampliaciones de la visión humana de lo que rodea; son en este sentido, intentos de percibir y apropiarse de “lo otro”; símbolos de lo diferente a lo individual, de “otras cosas y personas que, sin embargo, nos influyen y determinan nuestro subsistir”.³⁹

En los años sesentas se desecó el Lago de Texcoco y al paso del tiempo se agotaron por la sobreexplotación el agua de los ríos que irrigaban a estas tierras, de tal manera, que la mayor extracción de agua es por la perforación de pozos en el subsuelo con más del noventa por ciento durante el último decenio.

³⁹ Carrizosa Umaña, Julio. ¿Qué es el Ambientalismo?, Pensamiento Ambiental Latinoamericano 1, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Colombia, 2001. Pág. 14.

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 tolvaneras 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.⁴⁰

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 Coxacoaco, otro es el de Papalotla, el cual se junta con el río Hondo y a la altura de Acuexcomac nace otra división que da lugar al río San Bartolo.⁴¹ 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.⁴²

En la administración municipal del 2000-2003 la décima regiduría fue la encargada de los asuntos ecológicos. En los informes presentados se refiere a las medidas emprendidas y las tareas más significativas en trabajos no complicados y con un modesto apoyo ciudadano: se entregaron árboles y plantas en distintas comunidades de Atenco, se promovieron cursos a favor del medio ambiente con escasa asistencia y tareas de reforestación en las escuelas.

⁴⁰ 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.

⁴¹ Abrahán Sánchez, Martín. Monografía Municipal de Atenco, Instituto Mexiquense de Cultura. Gobierno del Estado de México. 1999. Pág. 21-22.

⁴² 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.

Lo anterior con insuficiente impacto en la preservación y cuidado del ambiente, en todo argumento lo cuantificable se refiere a los permisos en el retiro de árboles, el cual en promedio fue de 70 al año; los cursos fueron recibidos por el responsable de ecología y la comunidad. Lo anterior no significa un avance importante en temas ambientales.

Durante el tiempo que surgió el conflicto del aeropuerto, no se presentó alternativa al tema ambiental en esta localidad por parte del H. Ayuntamiento, tampoco el grupo opositor al aeropuerto llamado Frente de Pueblos en Defensa por la Tierra mostró alternativa sostenible en la solución de los problemas ambientales del municipio.

Los ejidos de Atenco se observan con un crecimiento natural por sus propios habitantes, pero también por la población migrante; las tierras ejidales se han convertido en asentamientos urbanos sin los servicios adecuados, lo anterior causa un daño aún no cuantificable al sector agrícola y a los procesos de degradación del suelo, antes rural hoy semiurbano y urbano. Los distintos tiraderos a cielo abierto, la disposición de residuos sólidos en terrenos ejidales son una realidad. No existe una industria que sea altamente contaminante, pero la pequeña industria así como los talleres ubicados de manera cercana a la carretera federal Texcoco-Lechería producen desechos poco controlados por el Ayuntamiento; la polución existe, más no en los niveles de otros municipios vecinos como Ecatepec o Texcoco.

El centro de control de la red automática de monitoreo atmosférico, considera que en distintos municipios del oriente del Estado de México existen contaminantes que afectan la salud de los habitantes del Valle de México.⁴³ Dentro de los principales elementos de contaminación destacan el ozono, bióxido de azufre, bióxido de nitrógeno y monóxido de carbono, los cuales se ubican en el noreste de la zona metropolitana. Son monitoreados de manera periódica, los contaminantes atmosféricos no exceden la norma que considera la comisión ambiental, ya que estos niveles se ubican entre 67 y 69 IMECAS.⁴⁴

El diagnóstico elaborado por la Secretaría de Ecología del Gobierno del Estado de México considera que las emisiones que contaminan el recurso aire en el municipio de Atenco son las siguientes (Ver siguiente cuadro).

⁴³ Este centro es coordinado por la *Comisión Ambiental Metropolitana*, el municipio de Atenco no está considerado como parte del monitoreo frecuente que se realiza en los municipios del noreste de la ciudad, sin embargo, los flujos de aire afectan a todo el Valle de México, aun aquellos municipios que no entren en los programas de contingencia ambiental. Este programa considera a todas las delegaciones del Distrito Federal y a 18 municipios del Estado de México, en especial los más grandes por su número de habitantes y que se encuentra de manera conurbada a la Ciudad de México.

⁴⁴ IMECAS.- Índice Metropolitano de la Calidad de Aire. La comisión metropolitana considera que superando los 100 IMECAS no son satisfactorias las condiciones atmosféricas en la zona metropolitana.

CONTAMINANTES DEL RECURSO AIRE EN EL MUNICIPIO DE
ATENCO
CUADRO 6

Fuentes móviles	519
Fuentes fijas ⁴⁵	10
Fuentes Puntuales	n/d
Industria de riego	n/d
Emisor	n/d
Tabiqueras ⁴⁶	14
Hornos alfareros	n/d
Gasolineros	1
Gaseras	n/d
Ductos PEMEX	n/d
Incendios industriales	n/d

Fuente: Secretaría de Ecología, diagnóstico ambiental por municipio, recurso aire. Gobierno del Estado de México, 2000. Recorrido por las comunidades con autoridades municipales en mayo del año 2004.

Las fuentes móviles corresponden a los equipos y maquinaria no fijos con motores de combustión, que con motivo de su operación generan emisiones contaminantes a la atmósfera. Las fuentes móviles del VCT (donde se ubica Atenco) emiten 768,904 toneladas al año de contaminantes a la atmósfera de acuerdo con la información de la Secretaría de Ecología del Estado de México. El contaminante generado en mayor proporción es el monóxido de carbono con 672,509 toneladas al año; de esto, el 59% es generado por el transporte de carga ligera, pesada y los autobuses. Los vehículos son la principal fuente de emisiones contribuyendo con el 86%. La industria es el principal emisor de PM10 con el 70%.

El contaminante que se emite en mayor cantidad es el monóxido de carbono y representa el 76% de las emisiones totales. De acuerdo con lo anterior, los gases contaminantes del ambiente provienen de los vehículos y de la actividad industrial. Se tienen emisiones de bióxido de azufre (SO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO), bióxido de carbono (CO₂) y ozono (O₃).⁴⁷

⁴⁵ Se considera fuente fija aquellas instalaciones que en forma permanente tengan como finalidad desarrollar operaciones o procesos de tipo industrial o comercial, así como de servicios y actividades que generen o puedan generar emisiones contaminantes a la atmósfera.

⁴⁶ En el recorrido de campo realizado de manera conjunta con el Jefe de Ecología del H. Ayuntamiento en junio de 2004, se constató la contaminación que producen catorce tabiqueras que utilizan como insumos en el cocimiento del tabique, llantas usadas, aserrín, madera y desperdicios sólidos. La contaminación producida por estas fuentes de contaminación afecta de manera seria las comunidades de Nexquipayac y Santa Isabel Ixtapa. Estas se ubican de manera cercana al río San Juan, el cual se encuentra seriamente contaminado con distintos desechos sólidos y daños al sistema hídrico aún no evaluado.

⁴⁷ Secretaría de Ecología del Estado de México. Servicio de Información para la Gestión Ambiental. Diagnósticos Municipales, 2002.

El aumento de la población, con sus necesidades de servicios y actividades productivas ha ocasionado a su vez un incremento en la explotación de recursos en la cuenca del Valle Cuautitlán-Texcoco y del Valle de México en su conjunto. El transporte, la industria, los servicios y las áreas habitacionales consumen energéticos que, aunado a otros factores como la altitud, no se queman de forma eficiente, lo que ocasiona la emisión y acumulación de contaminantes gaseosos en la atmósfera de la región.

El suministro total de agua en la región del Valle Cuautitlán-Texcoco oscila alrededor de los 68 metros cúbicos por segundo, de los cuales 35 metros cúbicos por segundo corresponden al Distrito Federal y 33 metros cúbicos al Estado de México. Existen 141 plantas de tratamiento de aguas residuales municipales y/o industriales en el VCT en operación, cuatro plantas en construcción y 8 en proyecto. Dichas plantas operan al 61% de su capacidad instalada. Se observa en sus influentes una elevada concentración de sólidos totales.⁴⁸

La contaminación por las descargas de drenaje a ríos como el Papalotla y Xalapango son una constante en varias localidades del municipio; a la fecha no existe un drenaje intermunicipal ni cuerpos receptores para el tratamiento de las aguas residuales del municipio. En el Municipio de Atenco la presencia de las descargas industriales no es representativa, el volumen más importante es el de las descargas domiciliarias, por lo que la composición de aguas residuales municipales no corresponde a los componentes industriales del VCT. No existen plantas de tratamiento de aguas residuales en este municipio.

La superficie erosionada se estima en 131.6 hectáreas, no existe relleno sanitario regional o local; la basura se dispone en el tiradero del Bordo poniente 2 ex lago de Texcoco.

En esta región los recursos forestales son importantes para la recarga de los mantos acuíferos del municipio de San Salvador Atenco, el cual ha destinado para esta actividad 24.8 por ciento de su extensión territorial, es decir poco más de 2,991.2 hectáreas; pero en la actualidad sólo 0.4 por ciento es ocupado en bosque. El parque "El contador" cuenta con 6.5 hectáreas, las cuales corresponden al parque municipal. La presente situación es crítica, no existe información disponible de la producción en este rubro; a simple vista se observa que la recolección de leña es poco significativa, en todo caso sólo la vara de perilla, musgo, hongos silvestres, quelite y plantas, que son importantes para la economía de las unidades de producción.

⁴⁸ Secretaría de Ecología, Diagnósticos Municipales, 2004. Gobierno del Estado de México, consulta en Internet www.edomex.gob.mx

En los últimos dos decenios se observa que la naturaleza ha cambiado en gran parte por el tipo de crecimiento de la mancha urbana sin un adecuado control, ni planificación y por las políticas públicas poco congruentes en el desarrollo de la zona oriente del Valle de México. Es necesario avanzar en tareas que permitan un adecuado crecimiento ordenado y un desarrollo más equilibrado, que se aproxime a conciliar las necesidades de los habitantes de esta localidad con la base ecológica y los recursos que cuenta. Las facultades y nivel de concurrencia de las autoridades municipales, estatales y federales, así como la participación ciudadana pueden lograr avanzar en los asuntos urbanos y ambientales más importantes para Atenco y la zona oriente del Valle de México.

La concepción de un desarrollo sustentable se nutre a través de procesos de reflexión y participación social, con los enfoques conceptuales e indicadores cada día más acotados a temas de interés particulares en el ámbito urbano y social. La importancia que reviste estudiar los efectos urbanos y ambientales de un municipio y de una región en la zona metropolitana se encuentra en la idea de plantear propuestas que sean congruentes con el tipo de desarrollo de cada localidad, donde la calidad de vida y el desarrollo de una región no esté ajena a un problema regional causado por la desaparición de áreas importantes para la agricultura, ganadería y forestería.

Nuestra investigación considera dos puntos importantes en materia ambiental: a) la constitución de reservas ecológicas y la propuesta de reserva territorial para el desarrollo urbano, aprovechando que gran parte del territorio local es ejidal; b) la participación ciudadana en las tareas de preservación ambiental donde se puedan establecer formas armónicas de crecimiento urbano.

Uno de los elementos indispensables para elaborar propuestas de desarrollo lo constituyen los recursos con que cuenta cada región o localidad, considerando su manejo y conservación, así como las tendencias en la apropiación de la naturaleza congruente con las necesidades de las generaciones presentes y futuras del municipio. Lo anterior ha estado ausente en la mayoría de programas y proyectos de desarrollo impulsados hasta ahora.

4.3 Ocupación del suelo y asentamientos irregulares

Los procesos de apropiación del suelo en el municipio han dado lugar a una nueva modalidad de acceso a suelo a través de un mercado inmobiliario legal e ilegal, producto de los costos altos de la urbanización y la dificultad de gran parte de los sectores de la población con menores ingresos. Generalmente, este tipo de

asentamiento se refiere a lugares no adecuados para un desarrollo urbano y a la carencia de ciertos servicios en predios ejidales o comunales.

La tierra destinada para suelo urbano en el Municipio de Atenco es de 8.9%, lo que representa 766.79 hectáreas; de este porcentaje, el 75% es de uso habitacional, 10% para equipamiento, 3% para comercio y servicios, 7% de áreas viales y 5% son baldíos intraurbanos. El suelo erosionado es de 1.4%, lo que representa 132 hectáreas, no se dispone de información relativa a suelo ocioso (Diagnóstico de recurso suelo y ambiental, Gobierno del Estado de México, 2000 y Plan Municipal de Desarrollo Urbano 2002).

Para abril de 1999 la CRESEM detectó 185 predios invadidos de los cuales 71 se desalojaron y otros 38 establecieron convenios de regularización, con lo cual quedaron vigentes como invasiones 76 predios. Para el municipio de Atenco la problemática se acentúa particularmente en el norte y oriente, sobre los terrenos salinos que antes constituían el Lago de Texcoco y que actualmente limitan con los municipios metropolitanos de Ecatepec y Nezahualcóyotl. Entre predios invadidos se encuentra el de "El Salado" ubicado al norte del municipio, mismo que constituye un caso especial, dado la importancia que reviste su peculiaridad en el entorno de las invasiones. La problemática más aguda se contempla en las localidades de Chileco, Las Salinas, Granjas Arenal, Nezahualcóyotl, Benito Quezada, Ejido de Nezahualcóyotl, Colonia La Pastoría y Ejidos de San Fermín y San Lazarito en el ejido de Acuexcomac. Dichas colonias no han sido regularizadas y permanecen en el régimen ejidal, por lo mismo deben establecerse mecanismos para su regularización.

Aún existe rezago importante en la regularización de usos de suelo urbano en las áreas conocidas como Los Polvorines, Las Longanizas, Los Avioncitos y La Grande. Tampoco son considerados terrenos con una orientación urbana en El Salado y Sector IV. En este punto falta mayor coordinación entre los gobiernos estatal y municipal para su adecuada regularización.

A nivel municipal una gran parte de superficie se encuentra dentro del régimen ejidal incluyendo los actuales asentamientos humanos y un pequeño porcentaje de pequeña propiedad. Los grandes usos de los suelos en Atenco (agrícolas y urbanos) se asientan sobre territorios ejidales, situación desfavorable especialmente para el Ayuntamiento que se ve imposibilitado jurídicamente para incrementar su base gravable respecto al impuesto predial.

Esta situación presenta diversas vertientes de la problemática, ya que las condiciones actuales del campo mexicano no son las más óptimas para la conservación e impulso de las actividades agropecuarias, por lo que su incorporación al desarrollo urbano

se da en un marco de entera irregularidad. Además, el retraso en la dotación de los servicios urbanos y del equipamiento urbano colectivo en los centros de población asentados en terrenos ejidales, se debe a que su introducción no ha podido ir a la par con el crecimiento descontrolado de los asentamientos humanos.

Hoy en día los asentamientos irregulares son uno de los problemas más graves del crecimiento urbano y son también la expresión más palpable de un acelerado empobrecimiento de la población.⁴⁹

El uso de suelo está distribuido de la siguiente manera: el 38.5 por ciento está destinado a la actividad agrícola, lo cual representa en términos absolutos un total de 3,642 hectáreas; el uso de suelo con destino pecuario representa un total de 13.2 por ciento del territorio municipal, es decir 124.9 hectáreas destinadas a esta actividad; el área destinada para uso forestal es de 24.8 por ciento del territorio municipal, es decir 2,991.2 hectáreas destinadas a esta actividad; el área urbana representa el 31.6 por ciento, traducido en la superficie le corresponde 347 hectáreas; en otros usos le corresponde el 3.6 por ciento de su territorio, es decir una superficie de 347 hectáreas. Es importante mencionar que 6.5 hectáreas corresponde al parque municipal ubicado en la cabecera, siendo el único espacio recreativo y turístico del municipio. No existe información oficial disponible que refiera al suelo erosionado, tampoco la tierra ociosa, así como el suelo industrial o de pequeños talleres. Se estima que el 10 por ciento de la superficie agrícola se encuentra erosionada, es decir poco más de 364 hectáreas, principalmente en las comunidades de Sta. Isabel Ixtapa, Acuexcomac, Nexquipayac y Nueva Santa Rosa.

El suelo urbano crece constantemente, principalmente por migración del Distrito Federal y de otras entidades del interior del país, así como de municipios cercanos como Ecatepec y Nezahualcóyotl. Siendo la mayor tensión social la colindancia con Ecatepec y el municipio de Tezoyuca.

Por lo que se refiere a las características edafológicas más importantes en la mayor parte del municipio (sur y poniente) se encuentra cubierta por suelos Zolanchak, los cuales tienen un origen lacustre y contienen un alto grado de sales, de escasa vegetación principalmente formada por pastizales y algunas plantas que soportan la elevada composición de sal, su color es gris o azulado y al exponerse al aire se mancha de rojo. En este tipo de suelo la agricultura es de uso muy limitado. Existen también dentro del municipio (centro, este y sureste) suelos denominados como vertisoles, sus principales características son las grietas anchas y profundas que aparecen en la época de sequía, además de ser suelos muy arcillosos y pegajosos

⁴⁹ Plan Municipal de Desarrollo Urbano. H. Ayuntamiento de Atenco y Gobierno del Estado de México. México, 2003.

cuando están húmedos y muy duros cuando están secos. Su utilización óptima es agrícola, ya que ofrece una productividad alta y variada. El tipo vertisol pélico cubre Acuexcomac y Atenco, donde se practica la agricultura de temporal.

Otro tipo de suelo que podemos encontrar en el municipio es el Cambisol (norte y noreste), sus características predominantes son una capa en el subsuelo que parece suelo de roca, ya que en ella se forman terrones; además, pueden presentar acumulaciones de algunos materiales como arcilla, carbonato de calcio, fierro, manganeso, entre otros, pero sin que esta acumulación sea muy grande. Es considerado apto para el uso urbano y su rendimiento en cuanto a la agricultura puede ir de lo moderado a lo alto.

4.4 La vida política y social

Es indudable que las características políticas de los municipios de la zona oriente del Estado de México presentan diferencias sociopolíticas propias de cada región; la diversidad y la influencia de la Ciudad de México es evidente en cada aspecto social y político de los municipios de esta zona. “El proyecto aeroportuario” para la zona metropolitana de la Ciudad de México inició con los decretos expropiatorios del 22 de octubre de 2001, donde se afectaría un número importante de ejidatarios de los municipios de San Salvador Atenco, Texcoco y Chimalhuacán, así como el uso de suelo en esta zona.

Los municipios de Texcoco y Atenco poco o casi nada tuvieron que ver con el proyecto aeroportuario. Es indispensable reconocer en que se falló, ¿quienes son los principales actores en este asunto?, ¿qué papel jugó la participación ciudadana?, ¿qué costos tuvo? y ¿Cuál es el panorama político actual en el municipio de Atenco y de Texcoco?.

El decreto del ejecutivo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de octubre de 2001 se refiere a “...Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de los límites del actual Vaso del Lago de Texcoco y se expropia a favor del Gobierno Federal....ubicado en el municipio de Texcoco y Atenco...”⁵⁰ Así inicia un conflicto por una obra pública, como sería la construcción de un nuevo aeropuerto en una zona ubicada a 15 kilómetros del actual aeropuerto internacional de la Ciudad de México en su parte oriente.

⁵⁰ Primera sección del Diario Oficial de la Federación del lunes 22 de octubre de 2001. Pág. 125.

El asunto político se centro entre los ejidatarios de Atenco, el Gobierno Federal y el Gobierno del Estado de México. Se sumaron a este movimiento pobladores y dueños de tierras ejidales de los distintos ejidos de Texcoco y del mismo Atenco, en particular los ejidos de la cabecera municipal de San Salvador Atenco, San Francisco, Acuecomac, Nexquipayac y Santa Isabel Ixtapan. En Texcoco, lo ejidos de la Magdalena Panoaya, Tocuila, Riva Palacio, Huexotla, Col. Nezahualcóyotl, Cuatlalpan, San Felipe y Santa Cruz de Abajo. A más de dos años del conflicto sociopolítico en Atenco los ejidatarios tienen una opinión distinta en cada comunidad; por ejemplo ejidatarios del poblado de Santa Isabel Ixtapan en Atenco, consideran que vender ciertas tierras no sería tan malo, si esto conlleva una mejora económica y social para su localidad. Así también en los ejidatarios de Texcoco existe hoy una opinión diversa.

Más allá del argumento ambiental o ecológico, que tal vez si se hubiera llevado de manera adecuada y conocido entre sus pobladores de manera real, seguramente su efecto sería otro, así como la percepción del mismo. El Proyecto "Texcoco" se politizó y tal vez esto no sea malo, la cuestión sigue siendo ¿qué tan factible es construir un nuevo aeropuerto?, es sabido que la capacidad del actual aeropuerto aun es limitada a pesar de las nuevas tareas emprendidas como la descentralización de actividades y servicios a los aeropuertos de Puebla y Toluca.

Lo local vuelve a ser centro de discusión y análisis político, la lucha por reivindicación del espacio propio de las regiones en la sociedad nacional que se traduce en demandas de mayor democracia, descentralización y desarrollo siguen vigentes (Guillén, 1996: 17). Con el proyecto de "Texcoco" no se puede dar por concluido un proyecto; no consideró las diferencias sociales, económicas, políticas e incluso culturales y de derechos humanos. Las políticas de descentralización deben adoptar contenidos diferentes para cada región, zona o tipos de regiones, creo que esto fue un elemento ausente por algunos actores en el asunto de Atenco.

El fenómeno urbano y político representa una condición en los municipios, tal es el caso de San Salvador Atenco ubicado como un municipio urbano por su número de habitantes y con una escasa vocación agrícola, los datos del censo 2000 así lo demuestran, un total de 693 personas dedicadas al sector primario contrastan con los más de 5,884 dedicados al sector terciario (INEGI, 2000).

Precisamente municipios urbanos metropolitanos -a los que se refiere este estudio- pertenecen a una dinámica urbana que inevitablemente esta ocupando la vanguardia, uno de los ejes discutibles en lo político-urbano es el uso de suelo que se presenta en esta zona. Considerando las diferencias sociopolíticas regionales, los factores que en situaciones como las que vivió Atenco en puntos extremos, refieren la presencia

social y política de los gobiernos locales con presencia y contenidos diferenciados. Por un lado tenemos el gobierno municipal como un aparato de gobierno con bastantes limitaciones técnicas, operativas y que se reduce a un recuento de recursos humanos y materiales. Por el otro lado, tenemos la lucha por la reivindicación de un espacio local por la vía de los machetes, tal es el caso de ejidatarios de San Salvador Atenco. En ambos casos se trata de reivindicar el espacio propio de lo local, donde lo local no necesariamente presenta una línea evolutiva única.

La representación política y la participación ciudadana resultan una fase necesaria del proceso de descentralización y de apertura política, que debe involucrar las interacciones entre la sociedad y los gobiernos locales sin reducirse tan solo a un interés coyuntural o electoral.

Ahora bien ¿qué pasa en Atenco?

Recordemos que el Estado de México es gobernado por el Partido Revolucionario Institucional (PRI) y es la entidad más importante económicamente y también es la que más votos representa. Es sabido que las elecciones llamadas intermedias de 2003 (marzo y julio) fueron determinantes en la conformación política del país y del mismo estado. El PRI avanzó en todo el estado y en la parte oriente no fue la excepción. Ningún partido representa una mayoría absoluta, existe un avance importante de otras fuerzas políticas. Para tener una mejor gobernabilidad en todo el estado, el ejecutivo estatal necesita una mejor y mayor representación política en la cámara Local. El Congreso Federal será de mayoría priísta pero no absoluta, igualmente pasara en el congreso local donde el PRI y la alianza con el Partido Verde Ecologista será mayoría. La clasificación de prioridades depende en gran medida de criterios políticos y no de un simple calculo electoral, ya que el entorno electoral va más allá de un solo municipio como puede ser San Salvador Atenco.

En Atenco existe una presencia importante del Partido Revolucionario Institucional, en especial en las comunidades de Santa Isabel Ixtapan, Nexquipáyac, Acuexcomac y en menor medida en la cabecera municipal.

En el distrito electoral XXIII estatal al cual pertenece el municipio de Atenco, existe una mayoría de gobiernos priístas. En el caso de Atenco el 17 de agosto de 2003 concluyó la administración del Profesor Margarito Yáñez Ramos y se convocó a una nueva elección municipal. Los partidos políticos que tienen presencia han ido transformando en el último decenio el tejido y la conformación sociopolítica de cada municipio que pertenece al distrito XXIII. La presencia del PRI, PAN y PRD es manifiesto en el municipio, cada uno de estos partidos tiene una opinión y una propuesta al conflicto, ya no tan solo político sino sociopolítico y cultural.

¿Cuál es el panorama político en el municipio de Atenco?. Los procesos electorales de 2000 y 2003 en el municipio y en la región oriente del Estado de México, no están ajenos a las características del sistema político mexicano. La propuesta o a veces hasta la imposición de candidatos para los puestos de elección parece una constante en los principales partidos políticos. El PRI gobierna Atenco y su presidente fue electo de manera constitucional, el análisis de su gestión la realizaremos en otro apartado. En el año 2000 se eligieron autoridades municipales para el trienio 2000-2003, la composición quedó de la siguiente manera: el PRI preside la presidencia con el C. Profesor Margarito Yáñez Ramos, también la sindicatura y seis primeras regidurías de mayoría relativa que corresponden al mismo partido, los regidores de representación proporcional le correspondieron al PAN, PRD, CD y PAS. Ver tabla 2.

Conformación Política del H. Ayuntamiento de Atenco 2000-2003

Presidente Municipal. Margarito Yáñez Ramos. PRI

Sindico Procurador. Oscar Fleisher Portugués. PRI

Primer regidor. Francisco Yescas Cuevas. PRI

Segundo regidor. Carlos Villa Rosales. PRI

Tercer regidor. Edith Cruces Baranda. PRI

Cuarto regidor. Irma Mendoza Ordeños. PRI

Quinto regidor. Miguel Pineda Martínez. PRI

Sexto regidor. María Adelaida Lemus García. PRI

Regidores por el principio de representación proporcional

Séptimo regidor. Lucia Miranda Ortega. PAN

Octavo regidor. Leopoldo Robles Roldan. PRD

Noveno regidor. C. Placido Rodríguez. CD

Décimo regidor. Oscar Martínez Ramos. PAS.

**RESULTADOS DE LAS VOTACIONES LOCALES DE 1996, 2000 y
2003 EN EL MUNICIPIO DE SAN SALVADOR ATENCO**

TABLA 2

1996		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal
PRI	29,576	3,241
PAN	10,268	1,706
PRD	33,768	3,068
2000		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal (2000)
PRI	40,575	4,519
PAN	22,866	2,516
PRD*	40,908	2,191
*El PRD, obtuvo un reducido margen de victoria en el distrito XXIII, con tan solo el 0.38% sobre el PRI.		
2003		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal (2003)
PRI**	29,027	Nulidad*
PAN	12,505	Nulidad*
PRD	26,118	Nulidad*
*Resolución de los juicios JP/157/2003 y JP/158/2003 acumulados, donde se determinó la NULIDAD DE LA ELECCIÓN, 9 de Marzo de 2003. ** La alianza PRI-PVEM, le gana al PRD el distrito electoral.		
2003 ELECCION EXTRAORDINARIA		
Partido	Presidencia Municipal (2003)	
PRI-PVEM**	5,302	
PAN	832	
PRD	3,689	
** La alianza PRI-PVEM, gana la elección extraordinaria celebrada el pasado 13 de octubre de 2003. El costo de esta elección fue superior a los 900 mil pesos.		

Fuente: Instituto Electoral del Estado de México. Resultados de las elecciones de 1996, 2000 y 2003.⁵¹

⁵¹ El nivel de abstencionismo en la elección de gobierno local se estima menor al 50 por ciento de los posibles votantes, contrasta con el promedio estatal el cual fue de 63.56 por ciento. Los electores no urbanos participaron más en esta elección que los sectores urbanos del municipio. IEEM, 2003.

En el 2003 el Instituto Electoral del Estado de México convocó a un nuevo proceso de elección para elegir nueva administración municipal (IEEM, 2003). El 17 de agosto toma posesión un presidente municipal interino, el cual convocó a nuevas elecciones en el mes de octubre, para que el primero de diciembre de 2003 se designe un nuevo ayuntamiento para los años 2003-2006. Así la lucha electoral entra en un nuevo proceso y el 12 de octubre de 2003, se realizan elecciones extraordinarias donde el candidato ganador del 6 de julio ratifica su triunfo. La alianza PRI-PVEM y su candidato Pascual Pineda, refrendan su victoria al obtener 5 mil 302 votos contra 3 mil 689 del perredista German Núñez, la diferencia representa más del 40 por ciento de votos para el candidato del PRI.

El Panorama político en este municipio aparece con una tendencia para que el PRI mantenga cierto dominio. La segunda fuerza política es el PRD que con el movimiento del aeropuerto tomo diferencias en lo municipal, la tercera fuerza política es el PAN que después de 2000, cayó de manera importante, fue la segunda fuerza en ese año. Los resultados de las elecciones del 9 de marzo de 2003, determinó la nulidad de las votaciones, presentaba una ventaja el PRI en más de 70 por ciento del total de votos sufragados con 2, 933. La segunda fuerza era el PRD con 1,808 y el PAN llevaba tan solo 368 votos.

La presidencia municipal estuvo tomada por los ejidatarios desde que inició el conflicto, su alcalde despachaba en la comunidad de Santa Isabel Ixtapa hasta el día 16 de agosto de 2003 cuando concluyó su mandato.

Las consideraciones pueden ser diversas, pero existe la percepción que la defensa de la tierra es algo simbólico, importante para algunos, fuente de vida y asunto cultural para otros, en otro ámbito refleja la defensa de lo local ante lo global. Así en San Salvador Atenco la defensa del suelo, el rescate ambiental, los derechos humanos, el crecimiento y desarrollo económico son algunos temas de debate y discusión.

¿Qué falta en la parte política del proyecto aeroportuario? Primero consultar a los gobiernos locales de Atenco y de Texcoco, estos debieron ser los principales involucrados en dicho proyecto, segundo realizar un análisis de los ayuntamientos como instrumentos de desarrollo regional en el contexto de la diversidad sociopolítica de la zona, tercero analizar la compatibilidad de una tradición política con la dinámica propia de cada gobierno local, la presión que ejerce la sociedad civil para incidir de manera participativa y activa en la vida pública municipal (Ziccardi, 1999). Otro elemento sería tratar los asuntos públicos como tal, los políticos resolver de manera política integrando las externalidades de una sociedad diferenciada, plural, conflictiva y heterogénea; los asuntos técnicos brindarles una orientación

comprensiva en la cual la relación gobierno local-ejidatarios-ciudadanía presenten objetivos comunes y acuerdos, así como consensos en una nueva dinámica de menor conflicto y menor poder.

Los anteriores elementos sociales y políticos, no necesariamente pueden ser los únicos pero pueden ser fundamentales en la solución de la diversa problemática en el tema y se abre un espacio para que la nueva gestión municipal en Atenco sea una experiencia innovadora, posterior a un conflicto sociopolítico como el que se vivió en el pasado.

4.5 La Gestión del Presidente Municipal, Margarito Yañes Ramos (2000-2003)

Margarito Yañes con filiación priísta desde muy joven (1968), inicio su actividad política y social en la región oriente como promotor de voto. En 1991 fue suplente de la cuarta regiduría en su municipio de 1994 a 1997; delegado municipal en San Salvador Atenco; tesorero municipal en el trienio 1997-2000 y presidente municipal del 2000 al 2003. Se considera que Margarito Yañes tiene su mejor antecedente en la vida magisterial, es profesor jubilado con más de 30 años de servicio, sus nexos más importantes se encuentran en el magisterio estatal a nivel medio básico. Su gestión puede ser considerada como ajena a un proyecto como el que se planteó en su momento, la posible construcción de una mega obra aeroportuaria tuvo un efecto inmediato en toda su administración, su gestión puede ser discutida, así como el papel que jugó como representante del gobierno local.

Para muchos de sus pobladores al presidente municipal le faltó una definición y postura política en la construcción de un aeropuerto en la zona. La controversia que causa el anuncio del proyecto dividió la opinión de sus habitantes, si efectivamente el tema era la tierra, en ese momento no más de 639 personas estaban dedicadas a esta actividad (INEGI, 2000).

El municipio que presidió Yañes Ramos no se dedicó a promover un aeropuerto para su municipio, pero tampoco originó un acuerdo o movilización a favor o en contra del citado proyecto. La promoción y difusión en el 2001 estuvo a cargo primero de los gobiernos del Estado de México e Hidalgo, luego la Federación con la difusión que presentó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La propuesta de expropiar tierras ejidales en Atenco presenta una respuesta negativa en gran medida porque sus pobladores no conocieron el proyecto de manera adecuada y completa, no existió una propuesta del presidente municipal en ese momento.

En agosto de 2000 inicia su gestión el presidente municipal de San Salvador Atenco de acuerdo a lo que se establece en la Constitución del Estado y la Ley Orgánica, en general se puede considerar que si bien su administración no ha sido la mejor, tuvo un avance en ciertos rubros administrativos y de obra pública. Posterior al decreto del 22 de octubre de 2001, el presidente no tuvo el mismo contacto con sus habitantes al cerrarse las oficinas municipales por el grupo opositor llamado Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, el presidente vio disminuida su posibilidad de gobernar de manera adecuada, las movilizaciones y manifestaciones en contra del proyecto del aeropuerto hicieron más difícil la comunicación entre gobierno local y ciudadanos.

La presidencia fue trasladada a la comunidad de Sta. Isabel Ixtapan donde tuvo menos problemas y sí cierta aceptación en la mayoría de sus habitantes. Los trámites que se refieren a los servicios municipales se efectuaron con los delegados de cada comunidad. Su carácter institucional de participación no cambio, auxiliaron a la presidencia con la información que se requería para la expedición de certificaciones, administración de recursos, entre otros.

El momento político más importante de la administración municipal se vivió con el asunto del aeropuerto en los años 2001 y 2002, donde al inicio no existió de manera clara una definición política y fue poco congruente en su postura, en todo caso, parecería que prefirió no aceptar una responsabilidad enorme, seguramente quedaría mal con el gobierno del Estado, con la Federación, con su partido el PRI y políticamente con un escaso apoyo entre los habitantes de esta localidad.

En el informe de gobierno de 2002 se refiere a "... Por ello interpusimos una controversia constitucional ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación y que esta por resolverse. Son la Ley, el diálogo y la vía política en última instancia, los mecanismos a los que debemos acudir para que se retome la plena paz social en Atenco".⁵²

⁵² Al respecto se recomienda revisar el contexto del informe del año 2002, se hace referencia al conflicto social y la división que viven los habitantes de Atenco; las agresiones y la dificultad que existe entre sus habitantes por el decreto expropiatorio del 22 de octubre de 2001. La controversia constitucional que interpuso el H. Ayuntamiento de Texcoco en la cual involucró al municipio de Atenco y a cinco gobiernos locales de la región, entre los que se mencionan: Chiconcuac, Papalotla, Chimalhucán, Chiautla, Tezoyuca y Tepetlaoxtoc.

Sin contar con un lugar fijo para poder atender a la ciudadanía, el ayuntamiento determinó asistir a las comunidades de Nexquipayac, Santa Rosa y Zapotlán y a si continuar prestando los servicios públicos con días específicos de cada semana. En enero de 2002 se llegó a un acuerdo con los delegados de la comunidad de Santa Isabel Ixtapan en instalar de manera provisional las oficinas del ayuntamiento en esta comunidad, lo anterior con la aprobación y acuerdo mayoritario del Congreso del Estado. A partir del mes de febrero la delegación se convirtió en sede del Ayuntamiento de manera temporal y desarrolló sus actividades de manera “normal” (informe de labores, 2002).

Entre las tareas más importantes desarrolladas en esta administración local destaca: el inicio y avance de la construcción del auditorio de Santa Isabel Ixtapa en más del 50 por ciento, pavimentación asfáltica del camino de acceso a la colonia Francisco y Madero, primera y segunda etapa de la introducción de la Red de drenaje en las colonias Santa Rosa y Ampliación Santa Rosa, introducción de la red de drenaje en la colonia Francisco y Madero, pavimentación de las calles en la comunidad de San Cristóbal Nexquipayac, construcción del colector general de Nexquipayac, mejora y acondicionamiento de aulas en el municipio, entre otras. Así como los apoyos brindados en materia social (becas) y económica (materiales de construcción) a la comunidades de este Municipio.

Asimismo se elaboró el Plan Municipal de Desarrollo Urbano el cual contó con el apoyo del gobierno del Estado de México en su elaboración. Con este Plan se trata de planificar los servicios públicos, el desarrollo urbano y el adecuado uso de suelo, así como establecer un mejor ordenamiento poblacional y de servicios en el territorio en concordancia con actividades que se realizan en la localidad.

Tercera Parte:
El estudio de caso del aeropuerto.
Capítulo 5. La dimensión técnica

5.1 El transporte aéreo

El crecimiento del sistema de transporte aéreo se dio en gran medida por los cambios tecnológicos que experimentaron los aviones de 1970 a 1990. El caso más extremo fue la creación del Concord;⁵³ primer avión supersónico que atravesó el Atlántico en un promedio de la mitad del tiempo que cualquier avión comercial, pero en lo fundamental se construyeron mejores aeronaves con mayor capacidad; tales el caso del avión Jumbo que traslada más de 500 personas y más recientemente los airbus, aviones más pequeños y livianos. El mercado nacional creció de manera significativa, las principales líneas aéreas atienden una red de rutas nacionales e internacionales. Las líneas pequeñas determinaron trayectos más cortos.

A partir de los años ochenta se fue configurando un transporte aéreo mexicano que centró sus actividades en dos puntos importantes: a) La importancia de los centros urbanos y las ciudades más económicamente importantes, ya que estas definen las necesidades de enlace; b) La vinculación con centros urbanos medios y turísticos, donde existe suficiencia financiera para mover mercancías y personas. El uso del avión busca reducir tiempo y costos de traslado, así como brindar el mejor servicio en el traslado de personas y de mercancías.

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.⁵⁴

El esquema de transporte aéreo en México conforma un espacio, un territorio fragmentado en zonas o regiones en torno al crecimiento y desarrollo económico. Establece un proceso urbano asignando funciones y tareas en las zonas metropolitanas, fundamentalmente el caso del AICM. Se va conformando toda una red de infraestructura terrestre, ferroviaria, dedicada a las actividades comerciales, de la industria o los servicios; se establecen características de los flujos comerciales y financieros en torno a los principales aeropuertos del país.

⁵³ El último avión Concord que realizó un vuelo comercial fue de la compañía British Airways y aterrizó en Heathrow, Londres, Inglaterra; en el mes de octubre del 2003. El precio promedio de trasladarse en esta aeronave era de 100 mil pesos en viaje trasatlántico, tiene el récord de ser el avión comercial más rápido al cruzar el Atlántico de Nueva York a Londres en dos horas, 54 minutos y 45 segundos, transportaba a 100 pasajeros a una velocidad dos veces superior al sonido, 2 mil 203 Km. Revista CAMBIO, año 3, núm. 96 de noviembre del 2003 y Semanal Día Siete, núm. 176 del 16 de noviembre del 2003.

⁵⁴ Camarena Luhrs, Margarita, "Homogenización del Espacio", en Revista Mexicana de Sociología. Núm. 3/90. UNAM. México. Pág. 25.

5.2 Los aeropuertos de México

En México existen 85 aeropuertos por los que han circulado, en promedio, en los últimos cinco años (1998-2003), 62 millones de pasajeros.⁵⁵ De estos aeropuertos, se considera que los más importantes son 60, los cuales se agrupan en conjuntos aeroportuarios.

AEROPUERTOS MÁS IMPORTANTES DEL PAÍS
CUADRO 17

ASA CORPORATIVO	GRUPO SURESTE	GRUPO PACÍFICO	CENTRO NORTE
1. Ciudad Obregón	24. Tlaxcala	35. Aguascalientes	47. Acapulco
2. Ciudad del Carmen	25. Uruapan	36. Bajío	48. Ciudad Juárez
3. Colima	26. Cancún	37. Guadalajara	49. Culiacán
4. Campeche	27. Cozumel	38. Hermosillo	50. Chihuahua
5. Chetumal	28. Bahías de Huatulco	39. La Paz	51. Durango
6. Cuernavaca	29. Mérida	40. Los Mochis	52. Monterrey
7. Ciudad Victoria	30. Minatitlán	41. Morelia	53. Mazatlán
8. Guaymas	31. Oaxaca	42. Mexicali	54. Reynosa
9. Loreto	32. Tapachula	43. Puerto Vallarta	55. San Luis Potosí
10. Matamoros	33. Veracruz	44. San José del Cabo	56. Tampico
11. Nuevo Laredo	34. Villahermosa	45. Lijuana	57. Torreón
12. Nogales		46. Manzanillo	58. Zacatecas
13. Poza Rica			59. Zihuatanejo
14. Puebla			60. Aeropuerto Internacional de la (AICM)
15. Puerto Escondido			
16. Querétaro			
17. Tehuacan			
18. Tuxtla Gutiérrez			
19. Toluca			
20. Tamin			
21. Tepic			
22. Tlaxcala			
23. Uruapan			

Los 25 restantes son administrados por gobiernos estatales y municipales, por el ejército o son privados. De estos 30 prestan servicio nacional y 55 internacional. Del total, 58 dependen administrativamente de la empresa Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y de los gobiernos de los estados; el grupo restante agrupa a los que tienen titularidad estatal, federal, municipal y otros privados. Al margen de las infraestructuras aeroportuarias ya citadas, México cuenta con 1.215 aeródromos públicos y privados, lo cual incluye los pequeños aeródromos para avionetas, helipuertos en tierra y combinados.⁵⁶

⁵⁵ Nuevamente nuestro agradecimiento al consultor Simón García por su valioso apoyo en este punto, mucha de esta información ha sido recopilada por el citado consultor, especialista en este tema.

⁵⁶ Información de la Dirección General de Aeronáutica Civil, SCT, año 2000.

En general puede decirse que los aeropuertos que han tomado la delantera en la modernización de sus instalaciones son los del Grupo Centro Norte y los de sur (Aeropuertos del Sureste).

En el caso del Grupo Aeroportuario Centro Norte, no sólo han registrado un crecimiento en el tránsito aeroportuario, sino que se ha propuesto desarrollar las instalaciones para Carga Aérea.

En México, en los años ochenta se empezó a crear el concepto de aeropuerto Multimodal o Multipuesto, que significa unir el transporte carretero, ferroviario, marítimo y aéreo y de servicios asociados, con los capitales económico y de conocimiento, con servicio al gobierno e iniciativa privada que buscaban en teoría maximizar la rentabilidad económica y social de cada aeropuerto.⁵⁷

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, entre otros.⁵⁸

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

⁵⁷ Aeropuertos y Servicios Auxiliares consideró en el 2003, un total de 14 aeropuertos con el sistema Multimodal o Multipuesto. Los aeropuertos son los siguientes: Zona Norte Nvo. Laredo Tamaulipas, recinto fiscalizado, Cd. Victoria Tamaulipas desarrollo comercial y servicios, a la industria de mantenimiento de Aeronaves Matamoros Tamaulipas, recinto fiscal sección aduanera, para carga servicios comerciales Cd. Obregón Sonora. Recinto fiscal, sección aduanera para Carga, Terminal Multimodal de Cargas Servicios Comerciales Nogales Sonora Recinto Fiscalizado. Terminal de carga aérea servicios comerciales Guaymas Sonora, Terminal Internacional de Turismo y Servicios Loreto B.C.S. Desarrollo Turístico y de Servicios. Zona Sur Puebla Recinto fiscalizado sección aduanera para carga industria de mantenimiento de aeronaves y parques industriales, Campeche, Camp. desarrollo comercial y servicios industria de mantenimiento de aeronaves Cd. del Carmen Campeche Recinto Fiscal Sección Aduanera para Carga Servicios Comerciales Chetumal Q.Roo. Recinto Fiscal Sección Aduanera para carga Servicios Comerciales Terminal Multimodal de Turismo, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas (Nuevo Aeropuerto) Recinto Fiscalizado Terminal de Carga Aérea Servicios Comerciales, Palenque, Chiapas Terminal Internacional de Turismo y Servicios, Puerto Escondido, Oaxaca, Desarrollo Turístico, y Servicios.

⁵⁸ De manera reciente se mencionó que 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.

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, Puebla, que servirán como apoyo en la descentralización de la demanda que existe en el AICM. Con la demanda de Servicios Aeroportuarios del Centro del País,⁵⁹ se presenta una alternativa derivada por la cancelación del proyecto aeroportuario Texcoco.

5.3 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, bien 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 conurbanían 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.⁶⁰

⁵⁹ El documento oficial difundido por ASA se titula "Acciones para Atender la Demanda de Servicios Aeroportuarios del País." Mayo de 2004.

⁶⁰ 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. El resumen de la entrevista aparece en el anexo 2 del presente libro.

El Estudio de Factibilidad Técnica (2001) de MITRE (Centro para el Desarrollo de Sistemas Avanzados de Aviación, McLean, Virginia E.U.A.), concluyó:

“El sitio Texcoco, ubicado a una distancia por vía terrestre de 34 Km de la Fuente de Petróleos, permitirá el diseño de un Plan Maestro flexible para el nuevo aeropuerto. Permitirá la construcción de instalaciones de tránsito aéreo y grandes edificios terminales dentro de un solo sitio, brindando así economías a usuarios y a las aerolíneas.

El sitio Texcoco será resistente al tiempo, ya que permitirá la construcción de seis o más pistas, y contará eventualmente con la capacidad para operar aproximaciones cuádruples cuando se desarrollen y publiquen nuevos procedimientos. Esto permitirá que el nuevo aeropuerto preste servicio a la ciudad hasta ya bien entrada la segunda mitad del Siglo XXI, lo que constituye una vida de más de 50 años (el AICM ha operado durante aproximadamente 70 años). Si se planifica hoy un aeropuerto en el sitio Texcoco (el sugerido), se puede evitar la necesidad futura de tener que construir otro aeropuerto para la ciudad en sitios a distancias de más de 100 km, que es donde se encuentran las zonas libres más cercanas que permitirían tal crecimiento adyacente al Valle de México”⁶¹

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.

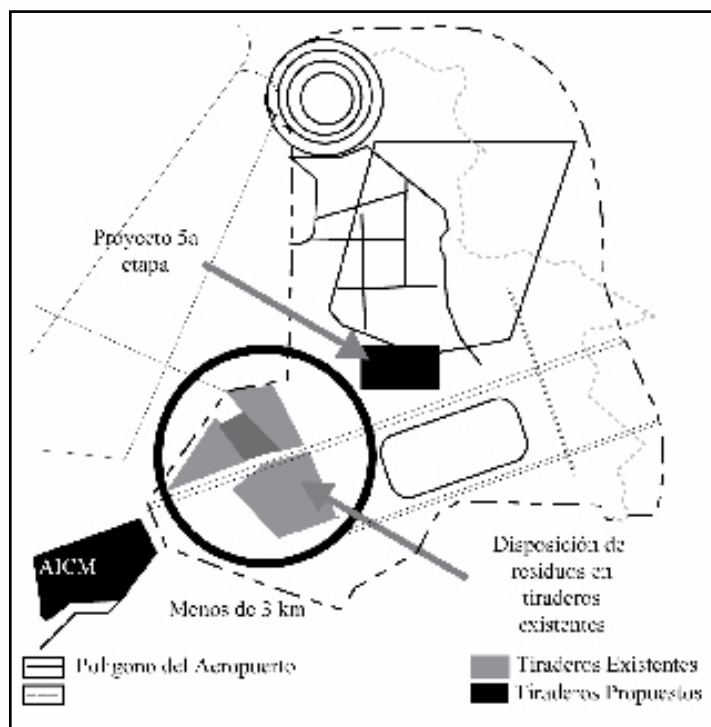
Los terrenos propuestos para el proyecto en su mayoría son de propiedad federal y estatal, se aprovechará una gran extensión de suelo actualmente ocioso y se crearán nuevos cuerpos de agua y sistemas de regulación hidrológica para proteger los mantos acuíferos y controlar los niveles de agua. De las 14 mil hectáreas que contempla el proyecto, cuatro mil se destinarán a las instalaciones del aeropuerto y el resto sería zona ecológica. Además se piensa en una considerable disminución por ruido y polvo, tanto en el Valle de México como en la zona del ex lago. El hecho de ubicarse a sólo 15 kilómetros del aeropuerto actual, evitará altos costos de desplazamiento y pérdidas de tiempo...”⁶² Ver gráfica 17.

⁶¹ Tomado textualmente del Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco, difundido por el Gobierno del Estado de México y el Gobierno Federal en el año 2001. Revista Proceso 1278, 1281 del 2001.

⁶² Gobierno del Estado de México, “Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco”, en Revista Proceso, No. 1278 del 29 de abril del 2001. Página 42-44. México.

En el año de 1999, el Gobierno Federal ya había analizado y estudiado la propuesta de Texcoco, lo anterior se desprende del trabajo elaborado por ASA y la SCT con la consultaría de Felipe Ochoa y Asociados,⁶³ donde se explica que esta opción ya era considerada de manera razonada y sustentada antes de la llegada del nuevo presidente en el año 2000.

UBICACIÓN DEL AEROPUERTO PROPUESTO
GRÁFICA 17



Fuente: Proyecto Ambiental "Nuevo Texcoco", 2001.

⁶³El documento se titula "Opciones para Incrementar la Capacidad Aeroportuaria de la Zona centro del País", ASA, SCT, 1999.

5.3.1 Desarrollo urbano y planificación

A lo largo del siglo XX el transporte aéreo ha sido fundamental en la transformación económica y social de nuestro país. Fue en los años cincuenta que este medio de transporte empezó a ser necesario en el nuevo ordenamiento espacial. Nuestro propósito es brindar un panorama general del conflicto que se presentó en los municipios de Texcoco y Atenco en los recientes años de 2001 y 2002, así como el efecto nacional e internacional que se puede presentar con un proyecto urbano tan importante como la construcción de un aeropuerto internacional de la ciudad de México.

El modelo de desarrollo en este inicio del siglo XXI está asociado a todo un proceso de “modernizar” las zonas urbanas y rurales. Desde la época del presidente Miguel de la Madrid (1982-1988) se intentaba modernizar el transporte del país. Lo que comprendieron los tecnócratas en esa administración significó el inicio de privatizar carreteras, permitir inversiones privadas en ferrocarriles, aeropuertos, trenes ligeros, entre otros. En el periodo de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) este proceso se acentuó y la privatización de las carreteras fue de las más importantes en el último decenio.

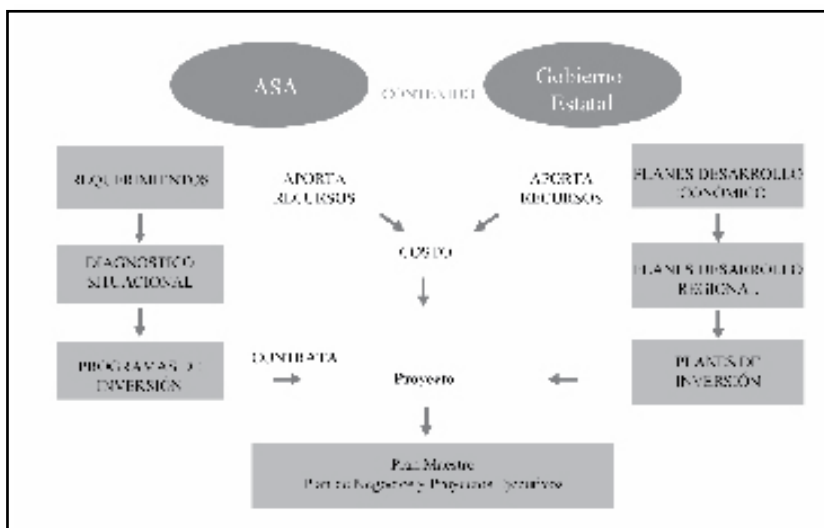
Una de las preguntas más frecuentes es: ¿los aeropuertos están privatizados?, la respuesta es no. La mayoría de los aeropuertos en el mundo son regulados por el Estado, y en el caso mexicano, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y la SCT, mantienen la regulación y el control de esta infraestructura de transporte. ASA es responsable del suministro de combustibles para las aeronaves en los aeropuertos en México, actividad estratégica y fundamental en la seguridad nacional. Esta dependencia brinda tres grandes servicios: a) Combustibles, b) Operaciones y c) Consultoría. Estos tres rubros son los más importantes para el funcionamiento de cualquier aeropuerto en México. Lo que sí existe es inversión privada en la construcción de nuevos aeropuertos en el país, modificaciones, como la que actualmente existe en el AICM (2003-2004), así como la participación y manejo de operaciones en las terminales aéreas.

La construcción de un aeropuerto teóricamente pasa por una planificación y la toma de decisión se supone medida y analizada; se realizan una serie de análisis y estudios antes de tomar la decisión. En la primera fase, se realiza un análisis de la información; en la segunda una valuación cualitativa. Estas dos fases son complementadas con un análisis regional. La tercera fase incluye un taller de planeación estratégica, el cual se complementa con un anteproyecto general y la última fase comprende la conclusión del proyecto, el cual comprende un plan de negocios y proyectos ejecutivos (ASA, 2003).

La construcción del aeropuerto en Texcoco tenía que pasar por diferentes etapas, a fin de que el proyecto fuese congruente con los distintos planes y programas de desarrollo urbano, ambientales, regionales del Estado de México y de la ZMCM. A continuación se muestra el esquema que ASA efectúa para la puesta en marcha de nuevos proyectos aeroportuarios como el Texcoco. (Ver siguiente gráfica).

ETAPAS PARA LA CONSTRUCCION DE UN AEROPUERTO

GRÁFICA 18



Fuente: ASA, nuevos proyectos, 2004.

Observamos que la planificación es una etapa fundamental en este esquema y se considera que la participación de la iniciativa privada en este tipo de proyectos es de 49 por ciento; ASA participa con el 26 por ciento y los gobiernos estatales con el 25 por ciento.⁶⁴

Dentro de los elementos básicos en la construcción de cualquier obra urbana el uso de suelo es un elemento indispensable para las actividades propias de cualquier medio de transporte terrestre aéreo o marítimo, se tiene que considerar un uso de suelo diferente para sus distintas operaciones. Para los gobiernos locales de Texcoco y Atenco fue tan importante el uso de suelo, que el H. Ayuntamiento de Texcoco presentó dentro de sus argumentos el uso de suelo como punto fundamental al interponer la controversia Constitucional contra el Ejecutivo y las dependencias

⁶⁴ Información de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, publicada en su página de Internet www.asa.gob.mx. 2003.

involucradas en el Proyecto Aeroportuario de Texcoco, que luego se analizan en este capítulo.

Desde la óptica teórica se considera que las políticas públicas sobre un territorio, especialmente aquellas que tienen que ver con equipamientos e infraestructura urbana, ocasionan efectos inmediatos sobre el precio de las tierras próximas, generando excedentes que son apropiados por otros actores del gran capital (Ziccardi, 1988).

La construcción de un aeropuerto internacional presenta una relación directa con el uso de suelo del territorio. Estas obras impactan a toda una región, significan nuevas vialidades, modificación de la accesibilidad donde se instalará una terminal aérea, incorporar un nuevo suelo urbano, nuevas reservas de suelo, una mejor concordancia entre los límites políticos, administrativos, zonas destinadas a vivienda, zonas destinadas a reserva ecológica, modificación de la fisonomía rural y urbana, así como generación de nuevas actividades económicas, sociales y financieras, complementario a los procesos de especulación que existen en el uso de suelo y en el espacio urbano-rural de la zona oriente del Valle de México.

La construcción de cualquier obra pública de gran impacto como la instalación de un aeropuerto, requiere de los estudios y análisis de los factores económicos, el conocimiento de la situación social, de las condiciones políticas, de la comprensión de la zona cultural, de los usos y costumbres de un municipio o de una región. Construir una obra de infraestructura urbana, involucra a todo un desarrollo local y regional; por lo anterior se debe analizar en la propuesta de construcción de un aeródromo resultados de diferentes estudios y trabajos de planificación urbana, ambiental, social y política.

Se trata de un espacio urbano extenso signado por intensas relaciones sociales y económicas; lo cual implica procesos de deslinde de la propiedad y usos de suelo en zonas urbanas y rurales en el oriente del Estado de México. En esta región, uno de los principales requerimientos es el uso de suelo urbano, para el adecuado desarrollo urbano y social y la precaución de hacer las reservas territoriales acordes con el crecimiento urbano planificado. En Texcoco más del setenta por ciento de las tierras son ejidales y comunales. Si se piensa en un crecimiento natural de la población con tasas promedio de dos por ciento en los próximos dos decenios, seguramente el déficit de suelo para uso habitacional cada vez será mayor. No existe la disponibilidad de "terrenos" que fuera deseable para la construcción de vivienda, de adecuada infraestructura y equipamiento. El problema no solo es urbano, físico sino también ambiental.

El plan de desarrollo urbano⁶⁵ del Estado de México plantea esta situación urbana compleja, que se admite en patrón propio de dos zonas metropolitanas: a) la primera es ZMCM que es la más grande del país y además tiene el reto de coordinar el Distrito Federal y el Estado de México. Esto es algo muy particular que no existe en otros estados de la República y b) La otra es la zona metropolitana del Valle de Toluca con un crecimiento moderado y donde no se tiene la cercanía física de la Ciudad de México (Plan de Desarrollo Urbano, Edomex, 2003).

Con las reformas al artículo 27 Constitucional en 1992, la situación cambió de manera importante para las periferias, ya que jurídicamente se puede vender la tierra para otros fines no agrícolas. En los años anteriores a la nueva Ley Agraria, se concretó el proyecto de desregulación de la propiedad ejidal y comunal, y constituye el marco de partida para impulsar el cambio de la organización del ejido en el país (Cruz Rodríguez, S. 2001).

Es evidente que existe una intensa especulación con la tierra pero también una real escasez de suelo apto para el adecuado crecimiento urbano ordenado, ya que más del setenta por ciento de la tierra en esta región es ejidal y comunal (Moreno Sánchez, 2003). Pero incorporar tierra ejidal al crecimiento urbano, se debe realizar en un proceso jurídico que requiere tiempo y en el transcurso los terrenos pueden ser ocupados de manera ilegal; ejemplo de ello son las invasiones en Atenco y en los límites con el Municipio de Ecatepec en la zona conocida como “El Salado”.⁶⁶

5.3.2 Aspectos relevantes de la evaluación ambiental

El proyecto del aeropuerto pretendía facilitar los objetivos ecológicos del Plan Texcoco, coadyuvando a la restauración de cuerpos lacustres, pastización de suelos para evitar tolveneras, reacondicionamientos de suelos salinos, generación de áreas verdes y cortinas forestales, además, serviría de límite y barrera física para evitar la expansión de los asentamientos humanos sobre los terrenos desecados del lago.

⁶⁵ En este marco, el Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de México es el instrumento fundamental que señala las directrices en cuanto a la orientación territorial de las inversiones y acciones de los sectores público, social y privado, con el objetivo último de lograr un desarrollo más justo en términos sociales, más eficiente en términos económicos, más sustentable en términos ambientales y más equilibrado en términos territoriales. Fragmentos del citado Plan, publicado por el gobierno del Estado de México y aprobado por el Congreso Estatal, en mayo de 2001. Toluca, México. Pág.12.

⁶⁶ Al respecto se recomienda revisar el apartado de esta situación en lo referente a los asentamientos irregulares en Texcoco y Atenco en el presente trabajo.

La utilización de una sola terminal aérea para toda la ZMVM es ambientalmente más eficiente, ya que su impacto ecológico sería menor que si se utilizaran dos aeropuertos. Esto es, se reduce la superficie afectada total, se tiene una mayor eficiencia energética y menores impactos urbanos y territoriales.

Por lo tanto y para evitar perder la oportunidad de disponer de este terreno ante el embate de las presiones urbanas se deberían de establecer términos de la expropiación para ampliar la zona federal hasta los límites propuestos por el plan hidráulico del lago de Texcoco, que incluye un dren perimetral limítrofe de una nueva zona federal.

Un sistema de drenes externos e internos captarían adecuadamente las aguas de la vertiente oeste de las sierras Nevada y Patlachique que conducirán torrentes con gastos de 47.17 m³/seg en el año 2010 y hasta de 121.98 m³/seg para el 2030, lo cual evitaría inundaciones potenciales al aeropuerto y aumentaría la capacidad reguladora y de tratamiento de aguas del Valle de México con la construcción de dos grandes lagunas reguladoras, una planta de tratamiento y un emisor hacia el canal del desagüe. La capacidad potencial podría regular avenidas extraordinarias provocadas por lluvias de hasta 48 horas de duración.

PRINCIPALES OBRAS DEL PLAN HIDRÁULICO

CUADRO 18

Indemnización de terrenos de la zona agropecuaria (2,695 ha).
Obras de protección del dren perimetral (1,612 millones de m³).
Adquisición de terrenos para zona federal (6,480 ha).
Sistema de riego (1,500 ha).
Planta de tratamiento (1,000 lps).
Dren sur (16 Km.).
Dren norte (7 Km.).
Laguna de regulación 1a y 2a Etapa.
Bordo y dren perimetral (Costo Estimado 115 millones de dólares).

Fuente: Opciones para Incrementar la Capacidad Aeroportuaria de la Ciudad de México, ASA, SCT, 1999.

En el documento mencionado se afirma que:

“Aproximadamente el 94.86% de la superficie de la zona de lago se encuentra en un proceso de desertificación por salinidad muy severo; sin embargo, esta situación se ha venido revirtiendo, con los trabajos de mejoramiento y recuperación de suelos y aguas realizados por la Comisión del Lago de Texcoco. Por lo tanto será necesario incrementar la cubierta “verde” con herbáceas y arbustos, con el fin de incrementar la superficie de cobertura que impida la erosión eólica y coadyuve al mejoramiento ambiental atenuando la contaminación del aire como filtro de partículas y generador de oxígeno, participando de estas acciones un 40% de las 3200 ha del aeropuerto quedarán sujetas a regeneración de suelos y desarrollo de vegetación de cobertura”.

Para lograr lo anterior se preveía incrementar el lavado de las sales mediante obras que amplíen la capacidad de tratamiento, mejoramiento y contención de la infraestructura hidráulica actual. El tratamiento de los suelos y la vegetación será muy especializado para garantizar el éxito y preservación de la vegetación.

En la zona federal con bajos contenidos de sales, que abarca cerca de 800 has, y que son factibles de explotación agropecuaria, se impulsarían estas actividades coadyuvando con uno más de los objetivos del Plan Texcoco de recuperar actividades económicas en el sitio, capaces de dar ocupación y sustento a la población precarista.

Por otra parte, se preveía que con las obras de apoyo hidráulico para el aeropuerto incluidas plantas de tratamiento, las posibilidades de recuperación del ambiente lacustre podrían mejorar sustancialmente, dado que el agua tratada incrementaría los recursos hídricos utilizables por el Plan Texcoco para seguir con sus programas de recuperación del suelo, el agua y la vegetación.

El mejoramiento de los lagos artificiales y la recuperación de la vegetación de tule, carrizos, pastos y otras plantas acuáticas y subacuáticas típicas de esta zona lacustre y palustre, recuperarán el atractivo de la fauna de aves locales y migratorias, por lo que estos deberían mantenerse controlados y alejados al menos tres kilómetros de los límites del aeropuerto, para evitar con ello el riesgo de accidentes en la operación aeroportuaria, considerando que las densidades y frecuencias de ambas aumentarían en el espacio del lago.

Además el control implicaba regeneración, habilitación y mantenimiento de otros sitios de visita exitosos como las presas de Guadalupe, La Concepción, El Rey, así como los lagos de Tlahuac y Xochimilco. También se sabe que los programas de control de aves deberían hacerse con gran cuidado y eficacia con el fin de evitar

las protestas de grupos internacionales y nacionales que apoyan la presencia de la avifauna, principalmente la migratoria, dado que están protegidas por convenios internacionales, de los cuales nuestro país es signatario.

Por dicha razón se proponía seguir manteniendo los programas de monitoreo, investigación y preparación de personal en el manejo de la avifauna en particular y de la fauna local en lo general, con el fin de contar siempre con personal experto para prever y evitar contingencias graves.

Sin embargo, se consideraba que el emplazamiento de Texcoco podría estar sujeto a problemas de operación con el vulcanismo del Popocatepetl reactivado, con emisiones de materiales finos de cenizas volcánicas y proyecciones de materiales más gruesos, que afectarían las operaciones y estructuras aeroportuarias. El estudio formaría parte de un programa de contingencias por riesgos naturales (sismos, vulcanismo, hidrometeorológicos), así como los derivados de la propia operación aeroportuaria.

Las acciones de recuperación hidráulica tanto del Plan Texcoco como las de protección y control de inundaciones que requerirá el sitio del aeropuerto, afectarían el microclima del sitio, generando un ambiente más húmedo y contrastante termodinámicamente con el aire del entorno, lo que podrá ocasionar un aumento de neblinas, principalmente durante el invierno cuando los contrastes térmicos máximos se presentan con calmas e inversiones térmicas. Dichas situaciones podrían ser conflictivas para la operación aeroportuaria. Por lo anterior, se requeriría de un estudio microclimático preciso para el sitio de emplazamiento y del entorno de influencia.

Para apoyar dicho estudio se tendría que iniciar un programa de registro meteorológico detallado (monitoreo continuo incluyendo el ruido), de la información de las variables ambientales y del tiempo mediante una red automatizada que cubra todo el espacio de influencia del Lago de Texcoco. Permitiría también, evaluar los riesgos que la generación de climas y el aumento de las operaciones aéreas podrían ocasionar en el aumento de cargas de contaminantes. El estudio ayudaría a prever las medidas de mitigación y control necesarias para evitar el rechazo al proyecto por parte de las autoridades ambientales del D.F. y las protestas de los grupos ecologistas.

Otro estudio previsto para adelantarse a la posibilidad de tener que realizar obras por encontrarse un sitio de interés arqueológico.

Después de conocer que se canceló el Proyecto Texcoco, el Gobierno del Estado de México (2002) decidió continuar con la idea del proyecto que se encontraba inscrito en el Plan de Desarrollo del Gobierno del Estado. Así se tiene contemplado una serie de tareas y actividades urbanas y ambientales. Para esta actividad, la Secretaría de Ecología y la de Desarrollo Urbano tenían contemplado en lo que restaba de la administración (2005), el rescate de ciertas áreas cercanas al ex vaso de Texcoco y avanzar en infraestructura urbana con carreteras que conecten la región oriente del Valle de México al centro del país y a la zona metropolitana del Valle de México. Se trata de mejorar la infraestructura existente y que en el futuro sea adecuada y eficiente en la posible instalación de un magno proyecto urbano como el de construir un aeropuerto internacional en la zona de Texcoco.

El Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco constaba de una serie de trabajos realizados sobre una superficie de 20 mil hectáreas, entre los que destacan la recuperación de suelos, la instalación de plantas tratadoras, la construcción de cuerpos de agua, la reforestación y la definición de espacios para equipamiento turístico; todo ello beneficiará a los habitantes de 18 municipios de la zona oriente de la entidad.

En este megaproyecto ambiental, el gobierno del estado ha invertido 100 millones de pesos en obras de rescate de la zona del ex lago de Texcoco. Algunas de estas obras son la recuperación total de las 350 hectáreas del lago de Churubusco, la concreción de una zona arbolada de 60 kilómetros, la instalación de un sistema de riego de 2 mil 500 hectáreas para las áreas de pasto y el rescate de suelos en la parte baja del río de La Compañía; en esta última tarea se invierten 67 millones 700 mil pesos del Fideicomiso Ambiental Metropolitano.⁶⁷

La infraestructura disponible en la zona se integra particularmente por la Vía Peñón–Texcoco, de cuatro carriles, Indios Verdes–San Juan Ixhuatepec, Avenida Central, avenida Carmelo Pérez, Vía Morelos, Vía Gustavo Baz, Vía José López Portillo, Periférico y la Línea B del Metro, que permiten el acceso al lugar.

Pero en lo que no se coincidió en el proyecto fue la cuestión ambiental del oriente del Estado de México; las soluciones técnicas-científicas, jurídicas, son tareas para establecer un adecuado proceso social, que no excluye la relación entre los procesos ecológicos, ambientales, los estilos de desarrollo y el orden económico. “La conexión entre lo social y lo natural se ha limitado a internalizar normas ecológicas y tecnológicas a las teorías y políticas económicas, dejando al margen el análisis del conflicto social y el terreno estratégico de lo político, que atraviesan el campo de lo ambiental” (Leff, 1994), que se analizará en esta obra.

⁶⁷ Tomado del Plan de Desarrollo del gobierno del estado y difundido en Internet durante los años de 2001 y 2002. www.edomex.gob.mx. Para mayor información al respecto se recomienda revisar el documento en cuestión.

5.3.3 Requerimientos del proyecto en materia de vialidades

La modernización de las actuales vialidades mediante ampliaciones, distribuidores y mejoras de señalamiento previstas por el Gobierno del Estado de México, permitirían un tráfico seguro y fluido con una reducción en tiempos y costos de recorrido, factores que demanda el usuario del aeropuerto.

Dado que 73 por ciento de la demanda aeroportuaria se genera en la zona poniente de la capital del país y en municipios mexiquenses como Tlalnepantla, Atizapán, Naucalpan, Huixquilucan y otro 11 por ciento en el Valle de Toluca, 84 por ciento de los usuarios del aeropuerto de la Ciudad de México tendrán que trasladarse de poniente a oriente, factor que es determinante para la construcción de la infraestructura vial.

Los gobiernos de la Federación, del Estado de México y de la Ciudad de México tienen contemplado realizar los siguientes proyectos, algunos de los cuales consisten en mejorar y modernizar vialidades ya existentes:

Mantenimiento de vialidades con recursos públicos:

- Vía Gustavo Baz.
- Vía José López Portillo.
- Av. Insurgentes norte–Indios Verdes.
- Avenida Central.
- Avenida Mario Colín (arco norte Anillo Periférico).
- Vía Morelos.

Desarrollo de vialidades con recursos públicos:

- Vialidad Mexiquense en seis carriles (Cuautitlán Izcalli, Tultitlán, Tultepec, Coacalco y Ecatepec).
- Modernización y ampliación de la avenida Carmelo Pérez–Venta de Carpio–Autopista Peñón–Texcoco.
- Libramiento Texcoco–carretera a Calpulalpan.

Modernización y desarrollo de autopistas:

- Ampliación de ocho carriles de la autopista Peñón–Texcoco, mediante concesión a la iniciativa privada.

La autopista Peñón–Texcoco tiene actualmente dos cuerpos con dos carriles cada uno, sin embargo, se ampliará a cuatro carriles por cuerpo y contará con dos o tres distribuidores para dar mayor fluidez al tráfico.

En desarrollo:

Esquema de concesión a la iniciativa privada:

- Autopista Atizapán–Venta de Carpio y sus ramales a Huehuetoca y Ecatepec.
- Autopista Venta de Carpio–Texcoco–Chalco.
- Vialidad túnel del poniente (dos túneles de tres carriles).

La autopista Atizapán–Venta de Carpio agilizará el flujo vehicular que vendrá de la zona poniente de la entidad y del Valle de México.

CONECTIVIDAD EN LA REGIÓN CENTRO DEL PAÍS

CUADRO 19

Enlace Objetivo	Acciones de Mitigación
Puebla-Golfo de México	Peñón Texcoco-Capulalpan- Flaxacatlal abastecimiento de norte sur, tramo Ixtapalapa-Super a Puebla.
Querétaro	Libramiento Norte – Sur, tramo Peñón Texcoco – Venta de Carpio – Huehuetoca – Querétaro.
Pachuca	Libramiento Norte – Sur, tramo Peñón Texcoco – Venta de Carpio – Autopista Pachuca.
Cuernavaca – Cuautla	Libramiento Norte – Sur, tramo PT – Ixtapalapa Chalco – Amegameca – Cuautla Alpuerto.
Toluca	Autopista – Venta de Carpio, Vialidad mexiquense: Teohuacán – Nautepan – La Venta (Opción María Colón).
Libramiento Lázaro Cárdenas – Tuxpan	Autopista – Puebla, entronque a. sur de Tulancingo y libramiento Lázaro Cárdenas.

El Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco tiene contemplado construir transporte masivo en un esquema de concesión a la iniciativa privada de los siguientes transportes:

- Ferrocarril suburbano Buenavista–Huehuetoca (en proceso).
- Ferrocarril suburbano Valle de Chalco–Los Reyes–Aragón.
- Ferrocarril suburbano Los Reyes–Texcoco.

- Transmetropolitano Ferroviario Mexiquense: Ciudad Azteca–Aeropuerto–San Cristóbal–Barrientos.
- Ecotrén Barrientos–Garibaldi.

Este proyecto es impulsado por el Gobierno del Estado de México previo a la aprobación que el Gobierno Federal presentará en los decretos expropiatorios del proyecto aeroportuario llamado Texcoco. En la actualidad se continúa con la propuesta de un Proyecto Urbano-Ambiental para la región.

5.4 La dimensión económica-financiera

5.4.1 El Transporte aéreo como elemento fundamental en el desarrollo económico

El transporte terrestre, marino, ferroviario y el aéreo en gran parte de Latinoamérica son elementos fundamentales para el desarrollo económico de esos países. Su modernidad y eficiencia son sinónimos de un tipo de desarrollo y crecimiento de sus economías y de una forma de vida. El transporte aéreo en nuestro país inicia prácticamente en los años veinte del siglo pasado. Este tipo de transporte es fundamental en los procesos de comunicación entre las distintas entidades del país así como en los distintos países de este mundo cada día más globalizado. El transporte aéreo poco a poco ha sido el enlace de actividades económicas, sociales y comerciales que demanda el país. Las rutas aéreas estaban pensadas fundamentalmente en dos rubros: a) zonas dedicadas a la industria de la transformación y/o actividades comerciales, tal es el caso de la zona del Golfo de México. b) lugares con destinos turísticos.

La aviación en el mundo inicia con los hermanos Wrigth (1903). Fabricaron un dispositivo para transportar a un hombre en el aire. En 1910 fue el año en que un mexicano, Alberto Braniff, se convierte en el primer hombre que voló un avión en América Latina.⁶⁸

Los vuelos comerciales se iniciaron en México en 1924, cuando la Compañía Mexicana de Aviación (CMA) realizó su primer vuelo comercial.⁶⁹ El piloto aviador jubilado Alfredo Infante se refiere a: "...que la aviación en México, inicia con los

⁶⁸ Tras un vuelo de 12 minutos, el Presidente Francisco I. Madero fue el primer jefe de Estado en el mundo que viajó en avión. Tomado del semanario *Día Siete*, núm. 176, del 16 de octubre de 2003.

⁶⁹ El 24 de agosto de 1924 la Compañía Mexicana de Aviación realizó su primer vuelo comercial; los aviones eran tripulados por extranjeros (estadunidenses), las aeronaves utilizadas en aquella época eran "Fairchild" y los "Lincoln Estándar". Las principales rutas eran: México-Veracruz-Tuxpan-Tampico-Victoria-Ciudad-Monterrey-Victoria-Ciudad-Tampico-Tuxpan-Veracruz-México. Tomado de "El despertar de las águilas", de Francisco Torán. Edición Aspa, 1974, México. Pág. 19 y 49.

vuelos del ejército, fundamentalmente para prevención de cualquier desastre natural y vigilancia de lugares considerados como de seguridad nacional, tal es el caso de Petróleos Mexicanos y Comisión Federal de Electricidad; los primeros vuelos comerciales estaban destinados a lugares específicos del Golfo de México y donde los pagadores de Petróleos Mexicanos eran los usuarios más frecuentes...⁷⁰

En los siguientes decenios, el transporte aéreo comercial tuvo uno de sus mejores momentos, impulsado en gran medida por el crecimiento de las actividades económicas, así como el desarrollo científico y tecnológico aplicado en los distintos aviones y a la infraestructura y equipamiento de la aeronáutica en general.

Después del 11 de septiembre de 2001, el transporte aéreo experimenta características diferenciadas para cada país. En México, el comportamiento durante el 2001 y 2002, muestra un descenso importante en las operaciones del sistema aeroportuario y de pasajeros. El total de pasajeros transportados durante el año de 2001 fue de 20,991,847, en el mes de julio de 2001, este sistema transportó a 5,978,396 pasajeros y en el mes de septiembre a sólo 3,803,093, lo que significó un descenso de 63.56 por ciento en tan sólo tres meses. Esta tendencia fue similar a otros países de Latinoamérica y en mayor medida en los Estados Unidos de América.⁷¹

Las operaciones realizadas por el sistema aeroportuario en el 2001 representaron un total de 505,194; para el 2002 las operaciones tuvieron un descenso y se ubicaron con 484,849, lo que representa una variación del -4.22 (2001 al 2002). Para el 2002 se tuvo un descenso significativo de pasajeros transportados con un total 18,936,610, lo que representó una variación de -9.79.⁷² De julio de 2003 a julio de 2004 se movilizaron un total de 22,601,008 pasajeros.⁷³

El año 2003 terminó con pérdidas en las principales aerolíneas de México, y se estima la pérdida en más de 2,000 millones de pesos durante dicho año. En 2004 las pérdidas pudieron ser menores a 1,000 millones de pesos. Cintra (controladora de Aeroméxico, Mexicana, Aerocaribe y Aerolitoral) perdió mil 296 millones en el 2001 y mil 660 millones en el 2002. En el año 2003 reportó pérdidas superiores a los mil 500 millones de pesos. De 2001 a 2003 la industria de la aeronáutica mexicana ha perdido más de 4 mil millones de pesos. Se calcula que no más de 280

⁷⁰ Entrevista personal realizada el 10 de noviembre de 2003 al piloto aviador jubilado Alfredo Infante de Aeronaves de México; el entrevistado considera que el actual aeropuerto requiere un espacio físico mayor y es deseable construir una tercera pista o construir un nuevo aeropuerto en la zona metropolitana del Valle de México por seguridad y mejor servicio en la demanda aérea.

⁷¹ Estadística del Movimiento Aeroportuario del Sistema Aeroportuario Mexicano. ASA. Cifras Totales. Publicado en la página de Internet, www.asa.gob.mx. 2003.

⁷² Ibid.

⁷³ Fuente: Airports Council International, World Wide Airport Traffic Statistics, July 2004.

aviones operan en todo el país, muchos son aeronaves de 100 y 150 asientos.⁷⁴ Las esperanzas de la aviación nacional se ubican fundamentalmente en las actividades turísticas, comerciales y en menor medida de la pequeña industria.

Para el 2004 y 2005 se estima que empezará una recuperación modesta de la aviación nacional, donde se planificarían nuevas rutas, reconstrucción de personal, avance científico-tecnológico, lo cual va a depender en mucho de la situación económica internacional, de los actos terroristas, de los conflictos por el petróleo (la invasión a Irak por EE.UU. 2003). Desde los atentados a Nueva York en el 2001, la aviación mundial perdió más de 30 mil millones de dólares y se perdieron más de 100 mil empleos. Algunos analistas consideran que la invasión de los Estados Unidos a Irak fue algo encubierto y tiene entre sus objetivos recuperar mucho de las pérdidas en la aviación norteamericana, donde se encuentra una de las mayores reservas petroleras del mundo.

Otro de los grandes retos que enfrentará la aeronáutica nacional serán los precios del combustible, los costos de viajar se elevan por los impuestos y el pago de seguros. Poner un avión en el aire es demasiado costoso, pero tampoco la solución es aumentar las tarifas, la situación es más compleja de la que se puede pensar y las soluciones pueden tener efecto temporal e incompleto.

Como se dijo existen 85 aeropuertos en el país, incluido el de la Ciudad de México (AICMA), considerado como uno de los más importantes del mundo y el de mayor flujo de personas, de carga y de movimientos.⁷⁵ Todos los estados cuentan al menos con un aeropuerto de importancia regional y nacional; a la fecha los estados de Hidalgo y Tlaxcala no tienen y en corto tiempo se estima que el Estado de Querétaro tendrá el suyo.⁷⁶

Lo que prevalece en este mundo globalizado es la fusión de empresas aéreas: las grandes compran a las chicas en muchos lugares del mundo y ante la baja demanda de estos servicios se despiden empleados y se reducen sueldos y salarios del personal de tierra y aire. Las aerolíneas mexicanas como Mexicana y Aeroméxico establecieron convenios con otras aerolíneas internacionales (Iberia, United Airlines, Delta) a fin

⁷⁴ García R, Simón. Aviación 2004: resistencia y paciencia, Periódico El Universal, Columna invitada. Pág. J12, 11 de enero de 2004.

⁷⁵ El AICM presentó un flujo de movimientos (aterrizajes y despejes) superior a 316,796 operaciones, de julio de 2003 a julio de 2004. Pero aún se encuentra muy lejos de las actividades de otros aeropuertos como los americanos, europeos o asiáticos que mueven más de 50 millones de pasajeros al año y en promedio realizan 800 mil movimientos de manera anualizada. Fuente: Airports Council International, World Wide Airport Traffic Statistics, July 2004.

⁷⁶ No existen en el Estado de Hidalgo aeropuertos comerciales, el de Santa Lucía, es coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional.

de reducir costos y ser eficientes en sus diversas operaciones. Se crean nuevas rutas aéreas que crecen en expansión y complejidad.

“Los principales fabricantes de aviones, Boeing Commercial Airplanes, de Estados Unidos de Norteamérica y Airbus Industrie de Europa, están a la mitad de su producción, con ventas que no llegan a los 300 aviones por año, cuando en el año 2000 superaban 1,200 en conjunto de las dos principales empresas dedicadas a la construcción de aeronaves comerciales”.⁷⁷ Se considera que para el 2006 y 2007 puede existir un adecuado repunte de la aviación nacional y mundial”.

Desde su inicio, la aviación en México se fue conformando con redes y lugares de enlace con la Ciudad de México, lo que creó una red centralizada en torno a la capital del país. A partir de los años cuarenta, el transporte aéreo fue creando sus propios espacios en gran medida por el tipo de desarrollo que existía. La nación vivió un proceso de industrialización con cierta estabilidad (1940-1970); el estado de bienestar conformó un modelo de crecimiento hacia adentro y es así que los aeropuertos del golfo se ubicaron de manera cercana a la zona petrolera y en el pacífico, a los lugares turísticos, tal es el caso del aeropuerto de Acapulco.

Las relaciones económicas internacionales, como el comercio de bienes y servicios, las transferencias y los movimientos de capital, presentaron un nuevo escenario del capital internacional en donde los medios de transporte como el avión fueron fundamentales en el desarrollo de México y la región centro del país.⁷⁸

Estas características de la industria de la aviación de ¿que manera incidieron en el proyecto? ¿Y el futuro de la aeronáutica nacional? Recordemos que la idea original de este megaproyecto urbano era concentrar todas las operaciones en un solo aeropuerto y lo cual sería ambientalmente más eficiente, ya que su impacto ecológico sería menor que si se utilizaran dos aeropuertos. También suponía diversas obras de infraestructura pensada (tren ligero, metro, nuevas autopistas, ampliación y mejora de las actuales vías de comunicación), inversiones que superarían los 2 mil millones de dólares en infraestructura en su conjunto.⁷⁹

Es decir, la dimensión financiera del proyecto era fundamental por sus implicaciones para un amplio número de actividades.

⁷⁷ García R, Simón. Ob. Cit. Pág. 11.

⁷⁸ Nos referimos al concepto de Estado de bienestar o benefactor al periodo ubicado entre 1940-1970. Algunos especialistas como Arnaldo Córdova mencionan a un Estado intervencionista, otros como Estado Proteccionista o Estado de Bienestar.

⁷⁹ El aeropuerto de Honk Kong tuvo de 1992 a 1999 una inversión superior a los 20 mil millones de dólares, siendo la obra de infraestructura más importante del mundo en los últimos 10 años; no existe un megaproyecto urbano de esta magnitud en el siglo XX. Este aeropuerto se construyó sobre una pequeña isla, ganándole tierra al mar en condiciones de gran adversidad técnica, social, financiera y política. Fuente Discovery Channel. 2003.

5.4.2 Los costos del nuevo aeropuerto en Texcoco

En 1999, meses antes de que el Presidente Vicente Fox iniciara su gestión, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Aeropuertos y Servicios Auxiliares, así como la consultoría Felipe Ochoa y Asociados, elaboraron el documento “Opciones para incrementar la capacidad Aeroportuaria de la Ciudad de México”, donde describía la evolución financiera de dicho proyecto. Ver siguiente cuadro.

LOS COSTOS DEL PROYECTO

CUADRO 20

TEXCOCO	TIZAYUCA
En el año 2001, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) consideró una inversión superior a los 10 mil millones de dólares para Texcoco	En el año 2001 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) consideró una inversión superior a los 12 mil millones de dólares de Tizayuca
En tanto que la inversión en Texcoco asciende a \$ 2 863 millones de dólares (a precios corrientes) en el periodo 1999-2030	En Hidalgo se requerirían \$ 4 175 millones de dólares en el mismo lapso.
La inversión privada \$ 2 168 Millones de dólares	Es importante destacar que la inversión privada es muy parecida en orden de magnitud en ambas opciones \$ 2 606 millones de dólares en Hidalgo
Inversión gubernamental de \$ 237 millones de dólares. En este punto existe una gran diferencia con respecto a Tizayuca en casi 10 veces su inversión.	Inversión gubernamental de \$ 2 007 millones de dólares
De ser factible técnicamente la operación conjunta del AICM con una primera pista inicial, en Texcoco con su paralela de apoyo, le permitiría más holgura financiera y mayor rentabilidad.	Tizayuca no ofrecería esta alternativa
El aprovechamiento o recuperación para actividades no aeroportuarias de las instalaciones del actual AICM apoyaría adicionalmente las finanzas globales del proyecto Texcoco. Se estima que esto debería adicionarle \$ 500 millones de dólares a valor presente al proyecto	
El proyecto Texcoco es financieramente viable. Requiere la operación financiera conjunta con el AICM por el tiempo en que sea posible y trasladar posteriormente la totalidad de las operaciones al nuevo aeropuerto. En este caso el Valor Presente Neto (VPN) de la operación, incluyendo el margen del negocio de combustible, es de \$ 111 millones de dólares. ⁸⁰	Tizayuca no ofrecería esta alternativa

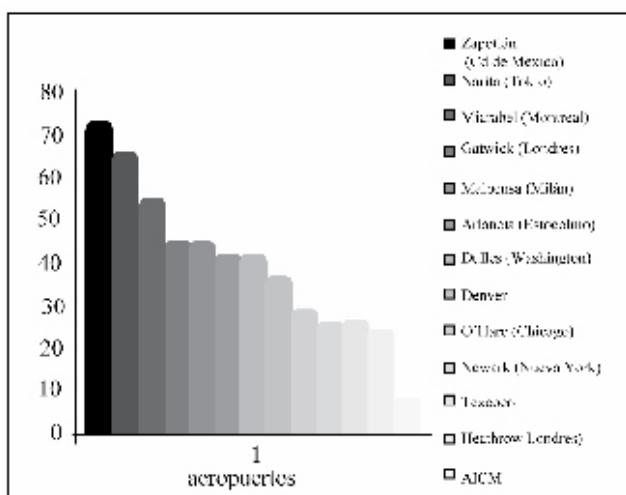
⁸⁰ La tasa de descuento o costo de oportunidad utilizada es del 10 % en términos reales, aunque los cálculos del Valor Presente Neto (VPN) se realizan también a tasas del 8, 12 y 15 %. El período de evaluación considerado es de 30 años, utilizando valores de rescate donde procede. En el caso de la evaluación financiera, se utilizó el modelo disponible en ASA y los flujos se descontaron al 15 % anual. No se incluyeron costos financieros en ninguna de las opciones. Asimismo, aunque las opciones se refieren sólo al negocio aeroportuario, se incluyen los requerimientos de inversión de las obras inducidas complementarias, así como la distribución requerida de inversión entre el sector público y el sector privado.

Esta obra se programó como la más importante del gobierno federal en los últimos dos sexenios. Se consideró que el sitio podía contener no sólo un aeropuerto, sino también una zona comercial, hotelera grande y servir como la puerta de entrada aérea principal de una gran nación.

La concentración de todas las operaciones en un solo aeropuerto, maximizaría las economías de los servicios aéreos y aeroportuarios, lo cual permitiría disminuir los tiempos de conexión, incrementando el número de destinos accesibles sin desplazamientos adicionales entre terminales, aumentando el número de frecuencias disponibles para un mismo destino, sin generar costos adicionales de transporte, ni incorporar riesgos relacionados con desplazamientos entre aeropuertos.

Visto así el aeropuerto en Texcoco, conserva una distancia y tiempos accesibles dentro de los parámetros de aeropuertos internacionales. Ver siguiente gráfica.

DISTANCIA DE AEROPUERTOS A LOS CENTROS DE LA CIUDAD
GRÁFICA 19



Tomado del Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco. 2001.

5.4.3 Costos de las hectáreas afectadas en Texcoco en relación con la remodelación y ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Puebla y Toluca

Los costos para atender la demanda de Servicios Aeroportuarios del Centro del País fueron muy superiores a la indemnización que pretendió pagar el gobierno de la República a los ejidatarios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán. En los decretos del

22 de octubre de 2001, se consideró una extensión de 2,063 hectáreas destinadas para uso exclusivo del aeropuerto, cuyo precio total hubiera significado \$ 1,031.50 millones de pesos (97,370.00 dólares americanos) por el total de las tierras afectadas, con un precio de 500 mil pesos por cada una de las hectáreas en los municipios mencionados.⁸¹

El gobierno de la República gastó en la ampliación y modificación del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) más de 274 millones de pesos. Se piensa que incrementará sus operaciones en más del 273 por ciento al pasar de 51 mil a 90 mil movimientos aéreos al año. También se invertirá en el de Toluca y Puebla en los años de 2003 a 2005.⁸²

Se tiene contemplada la ampliación de infraestructura en los aeropuertos de Puebla y Toluca, ya que absorberá parte de la demanda del AICM, se mejorarán el sistema de pistas, la construcción de otros rodajes paralelos y la capacidad del edificio terminal. El aeropuerto de Puebla, tratará de absorber parte de la demanda del AICM; se rehabilitará la pista, rodajes, plataforma y la construcción de un recinto fiscalizado. Este aeropuerto aumentará sus operaciones en 483 por ciento. El estudio para el desarrollo del aeropuerto y plan de negocios es financiado por la Trade and Development Agency (TDA) a fondo perdido. Con una inversión de 50 millones de pesos de recursos federales y de 50 millones de inversión privada.⁸³ Igualmente, estos trabajos deberán estar concluidos en el año 2005.

⁸¹ Es necesario precisar que el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Arq. Pedro Cerisola Weber; no designó los precios de la tierra ejidal de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán, fue la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales (Cabin) la que fijó un precio de 72 mil pesos por hectárea de temporal y 250 mil por la de riego, lo que dejó a 7.2 y 25 pesos respectivamente el metro cuadrado. Posteriormente, la Secretaría de Gobernación fijó otro precio de 500 mil pesos por hectárea, siendo al parecer un error que dicha Secretaría fijara dicho precio. Dicha dependencia no debió difundir en su momento precios de tierra ejidal, pues no son facultades de dicha institución.

⁸² El monto de indemnización fue calculado con precio promedio de 500 mil pesos por hectárea afectada y la inversión programada por ASA es mayor al costo que se hubiera pagado por las tierras ejidales en los municipios de Texcoco, Atenco y Chimalhuacán. Periódico Reforma, 4 de agosto del 2002. Pág.10ª.

⁸³ La información resumida se encuentra en el Informe Ejecutivo de ASA 2003, Proyecto Acciones para atender la Demanda de Servicios Aeroportuarios del Centro del País (cifras de inversión); Ampliación del AICM, boletín de prensa AICM-BP/020/03.

En el documento difundido por A.S.A, Acciones Para Atender la Demanda de los Servicios Aeroportuarios del Centro del País,⁸⁴ se refiere a una inversión total de 270 millones de dólares. Es decir casi triplica el costo que se pretendía pagar por las tierras ejidales de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán en el año 2001 y el cual no superaba los 100 millones de dólares americanos, por un total de 2,063 hectáreas destinadas exclusivamente al aeropuerto con precio de 500 mil pesos por hectárea afectada.⁸⁵

Se puede decir que la comparación entre el costo que hubiera significado la compra de tierras ejidales para la instalación del aeropuerto en la región Texcoco y la propuesta de S.C.T y A.S.A, derivada por la cancelación del proyecto mismo en el año 2002, significa un costo muy superior al pago de las tierras ejidales que en su momento se propuso con los Decretos expropiatorios del año 2001.

⁸⁴ El Proyecto considera tres grandes rubros: la ampliación del actual aeropuerto de la (AICM), 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. Igualmente se tiene programada la descentralización a aeropuertos como Guadalajara, Monterrey y Cancún, los cuales servirán como lugares de distribución de tráfico aéreo para evitar que los pasajeros tengan que trasladarse a través de la. El AICM presenta una saturación importante e insuficiencia en el área operacional; el Gobierno Federal, a través de la SCT y ASA, llevará a cabo una descentralización de sus operaciones, debido en gran parte a las exigencias del tráfico aéreo y a la demanda aeroportuaria. Aumentará la capacidad de atención de pasajeros programados de 20 a 30 millones de manera anual, con la ampliación de las instalaciones actuales y la construcción de una nueva terminal sur. Para el 2003 y 2004 se considera la ampliación de la terminal nacional, así como la construcción de los nuevos rodajes de conexión, nuevas plataformas y nuevas posiciones de ingreso y salida de pasajeros. El costo aproximado de la inversión será de 307 millones de dólares, que equivalen a más de 3,223 millones de pesos. El gobierno de la República invertirá 120 millones de dólares; es decir, casi el 44 por ciento de la inversión total.

⁸⁵ Este fue el último ofrecimiento realizado por la Secretaría de Gobernación por cada hectárea afectada en la región de Texcoco.

Tercera Parte:
El estudio de caso del aeropuerto.
Capítulo 6. La dimensión jurídica

En este apartado se analiza el marco jurídico que dió origen al decreto expropiatorio del Ejecutivo Federal en los territorios de Texcoco y Atenco. A partir del contenido del mismo se presenta una controversia constitucional del municipio de Texcoco de Mora contra el Poder Ejecutivo Federal y se sienta un precedente en materia urbana, ambiental y jurídica de la zona oriente del Valle de México.

El documento de expropiación para la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la zona metropolitana del Valle de México tiene su sustento en el decreto del Ejecutivo Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de octubre de 2001. Dicho decreto establece desarrollar el “proyecto aeroportuario en Texcoco y una zona de regulación ecológica para el Valle de México”.⁸⁶ Son los municipios de Texcoco, Atenco y Chimalhuacán, así como un área del exvaso del Lago de Texcoco los espacios territoriales afectados (4,500 hectáreas). El proyecto fue conocido y difundido en los diversos medios de comunicación, impresos y electrónicos como el proyecto aeroportuario “Texcoco”.

El proyecto en general consideraba dos grandes rubros: a) el rescate ecológico del exvaso del Lago de Texcoco y b) la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la zona metropolitana del Valle de México.

En su primera sección el Decreto refiere: Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales “Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de los límites del actual Vaso del Lago de Texcoco y se expropia a favor del Gobierno Federal el predio lotificado con el número 13, con superficie aproximada de 03-86-02.42 hectáreas, ubicado en San Martín, Municipio de Texcoco, Estado de México”.⁸⁷

En la segunda sección, la Secretaría de la Reforma Agraria es la encargada de llevar a cabo el Decreto de expropiación para el caso del municipio de Chimalhuacán y que a la letra dice: “Decreto por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 311-72-00 hectáreas de temporal de uso común e individual, de terrenos del ejido de Chimalhuacán, municipio del Estado de México.”⁸⁸

Para el caso de Atenco, es similar a lo anterior, con la intervención tanto de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales como la de Reforma Agraria, dice: “Decreto por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 23-79-42 hectáreas de riego y temporal de uso común e individual, de terrenos del ejido de San Salvador Atenco, municipio de Atenco, Estado de México”.

⁸⁶ Diario Oficial de la Federación del 22 de octubre de 2001, primera y segunda sección.

⁸⁷ Este es un ejemplo de la manera en que se dió la expropiación en cada terreno lotificado en el municipio de Texcoco con la intervención de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, p.p. 125-137 del Decreto del Ejecutivo publicado en el Diario Oficial de la Federación del 22 de octubre de 2001.

⁸⁸ *Ibíd.*

El sustento jurídico en el que se basa el decreto es que el ejecutivo federal, el Licenciado Vicente Fox Quesada, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos; expropia por causa de utilidad pública las tierras que se citan en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 27, párrafos segundo, quinto y sexto, y fracción VI segundo parrafo de la propia Constitución; 1º fracciones VII, X y XI, 2º, 3º, 4º, 8º, 10, 19 y 20 de la Ley de Expropiación en relación con el artículo 7º fracciones I, II, IV y VIII de la Ley de Aguas Nacionales; 14 y 63 fracción II de la Ley General de Bienes Nacionales y 31, 32 bis y 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.⁸⁹

⁸⁹ Sobre el concepto de utilidad pública, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 27º que: “La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originariamente a la nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transitar el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada. En el párrafo tercero se dice que la nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como de regular en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública...”. En la sección sexta dice que las Leyes de la Federación y de los Estados en sus respectivas jurisdicciones, determinarán los casos en que sea de utilidad pública la ocupación de la propiedad privada, y de acuerdo con dichas Leyes la autoridad administrativa hará la declaración correspondiente (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; por Carbonell, Miguel; 1994).

También en la Ley General de Asentamientos Humanos (LGAH) publicada en el Diario Oficial de la Federación del 21 de julio de 1993, deroga la de 1976. A grandes rasgos, el artículo 3º contiene los lineamientos generales que se propone el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población para mejorar el nivel de vida y la calidad de la población urbana y rural. Es de destacar que el artículo 27 de la LGAH ya no emplea el término de declaratorias como sí lo hacía el artículo 28 de la Ley anterior. Al respecto el maestro Antonio Azuela explicó cómo fue evolucionando la figura de las declaratorias en la LGAH de 1976; los planes, al tener carácter obligatorio, tienen efectos sobre la propiedad inmobiliaria urbana. La LGAH del año de 1976 contenía dos figuras: los planes y las declaratorias señalan restricciones a la utilización de un área determinada de un centro de población y se debían expedir después del plan. Con la nueva LGAH, este artículo 27 establece claramente que las provisiones, reservas, usos y destinos estarán contenidos en los planes o programas. El artículo 28 de la nueva Ley establece que los bienes inmuebles de un centro de población se sujetarán a las disposiciones en materia de ordenación urbana, cualquiera que sea su régimen jurídico. Sin embargo, las tierras agrícolas y forestales, así como las de preservación ecológica se utilizarán principalmente para esos fines (Sánchez, Luna, 1995).

En el considerando del Decreto expropiatorio del año 2001, se afirmó que:

“El agua es un elemento vital para los habitantes y el desarrollo de la Ciudad de México y su zona metropolitana, por lo que se requiere de un manejo adecuado del recurso; que la expansión urbana de la y su zona metropolitana provocan el aumento constante de escurrimientos superficial, disminuida la tasa de aprovechamiento de las aguas pluviales; que el abatimiento de los mantos acuíferos y el escaso aprovechamiento de los escurrimientos superficiales en el Valle de México, ha provocado un desbalance hídrico insostenible; que el sistema de drenaje que sirve para regular los escurrimientos de los once ríos del oriente de la Ciudad, está constituido por el sistema hidráulico del Lago de Texcoco (lagos de regulación horaria, Churubusco, Nabor Carrillo, Norte y Laguna Xalapango), cuya función es conducir los escurrimientos hacia el gran Canal de Desagüe y el Dren del Valle de México; que el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, llevará a cabo la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la ciudad de México, en una superficie del Lago de Texcoco que forma parte del “Plan Lago de Texcoco”, y que ha tenido por objeto el restablecimiento del balance hidrológico del Valle de México y el control de la contaminación de aguas superficiales y los mantos acuíferos de dicha zona, por parte de la Comisión Nacional del Agua; que las áreas aledañas a la zona federal del Vaso del Lago de Texcoco, se caracterizan por tener suelos de tipo luvisol, cambisol éutrico y feozem háplico con gran potencial para la recarga de los mantos acuíferos; que lo expuesto se observa que es de interés para la colectividad, y por lo mismo constituye causa de utilidad pública, la realización de las obras que han quedado indicadas, ya que con las mismas se beneficiará a los habitantes del Valle de México, por lo que se hace imperativo la afectación por la vía expropiatoria de terrenos aledaños a los actuales límites del Vaso del Lago de Texcoco...”.

El artículo primero del decreto declara de utilidad pública la ampliación de los límites del actual Vaso del Lago de Texcoco, incluida su zona federal, así como la adquisición o aprovechamiento de inmuebles para la construcción, operación, mantenimiento, rehabilitación y desarrollo de obras públicas hidráulicas y de servicios respectivos; la infiltración de aguas para abastecer mantos acuíferos; el restablecimiento del equilibrio hidráulico de las aguas nacionales; la instalación de plantas de tratamiento de aguas residuales; la ejecución de medidas para su reuso, y la construcción de obras de prevención y control de contaminación del agua, en dicha área.

Lo anterior representa los elementos jurídicos más importantes que dieron origen al Decreto de expropiación para la posible construcción del aeropuerto internacional de la Ciudad de México en municipios del oriente del Estado de México. Fueron un total de 42 decretos expropiatorios⁹⁰ que entraron en vigor el lunes 22 de octubre de 2001, cuyo contenido dio lugar a actos de impugnación y establecen: a) Se decreta la expropiación de los terrenos declarando su “utilidad pública” para la construcción de un aeropuerto, y b) determinó que el lugar idóneo para la construcción del nuevo aeropuerto era la superficie ubicada en los municipios de Atenco y Texcoco, en el Estado de México, para la cual se establece su expropiación.

6.1 Los Amparos

Este marco legal llevó a que a partir del 22 de octubre de 2001 se interpusieran una serie de amparos por parte de las comunidades ejidales de Texcoco y Atenco, las que presentaron los recursos de apelación jurídica en el asunto del Decreto de expropiación. Un dato importante fue que el jurista Ignacio Burgoa Orihuela, aceptó representar a los ejidatarios de San Salvador Atenco. Este destacado jurista consideró tres elementos del Decreto: 1) el principio de juridicidad, 2) la garantía de audiencia, lo que atenta contra varias disposiciones constitucionales, y 3) no puede expropiarse “a futuro”, sino de forma “actual”, o sea, “cuando tal necesidad ya existe objetivamente sin derivar de apreciaciones subjetivas sobre si puede o no surgir en el tiempo”.

Los juzgados aceptaron el recurso y se solicitó la ampliación de la demanda de garantías que en su concepto de violación, ordenó notificar de ello a las diferentes secretarías de Estado y autoridades federales involucradas en la citada expropiación de los distintos terrenos.

El sustento jurídico enfrentó en litis la controversia por la inadecuada justificación del gobierno federal en darle un interés público al uso de suelo en esta zona del Valle de México. La defensa jurídica del agua y de la preservación ambiental parece que

⁹⁰ Los grandes conflictos sociales de nuestro país en los últimos años y en su mayoría proceden de expropiaciones, de casos en que no hay derechos claros de propiedad o de las distintas interpretaciones jurídicas o de la confusión que existe en la posesión de la tierra. Por ejemplo ¿que tienen de común los casos de San Juan, El Encino y San Salvador Atenco?. Los tres son producto de expropiaciones. Se ha hecho demasiado común que los gobiernos expropien terrenos para proyectos que pueden ser importantes para algunos sectores de la sociedad pero la cuestión sigue siendo el cuestionamiento al supuesto de utilidad pública. Cancún, Punta Diamante, son ejemplos de desarrollos turísticos, que hoy se encuentran entre los mejores y más caros del mundo, su creación fue hecha en gran parte de terrenos ejidales y comunales; si bien estos centros turísticos benefician a mucha gente, sus grandes ganancias y el supuesto de utilidad pública estaban seriamente mediatizados por los verdaderos dueños de estos centros y por la escasa regulación del Estado, que se supone debería beneficiar y ser más equitativo en la riqueza que se genera en la región en beneficio de sus mismos pobladores.

no presentó congruencia con la defensa de la tierra, las costumbres y tradiciones, así como una cultura de comunidades del oriente del Estado de México.

Toda vez que fueron interpuestos diversos amparos contra los decretos (excepto cuatro) los mismos fueron enviados a los Juzgados S-A, 5-8 Y 6 y se envió a la Corte la relación y ubicación de dichos expedientes para que sí se consideraba pertinente, fueran solicitados a dichos juzgados.

A lo anterior, la Corte acordó que se solicitaría a los Juzgados de Distrito los originales de los treinta y siete expedientes, concediéndoles diez días de plazo a partir del catorce de febrero en que fueron notificados. El siete de febrero el Consejero Jurídico del Ejecutivo Federal contestó lo siguiente a la demanda:

- Reconoce la decisión tomada y la publicación de los decretos y desconoce, por no ser propio de su representado, las declaraciones del Secretario de Comunicaciones y Transportes.
- Plantea que es indiscutible que sólo la Federación ejerce facultades relacionadas con la regularización, construcción, operación y administración, vigilancia del funcionamiento y demás actos relacionados con las vías generales de comunicación, y que todo lo relacionado con la construcción de aeródromos civiles es de jurisdicción federal, así como que es facultad del Ejecutivo Federal señalar la ubicación de aeropuertos, para cuya validez no se requiere de los estados o municipios, relacionando lo anterior con el hecho de que determinar las “puntas de contacto” con el exterior corresponde al Ejecutivo por un acto de protección de la soberanía nacional.
- Sostiene la jurisdicción federal en materia de uso y aprovechamiento de las aguas nacionales. Sostiene la indudable facultad de expropiación que detenta el Poder Ejecutivo Federal.
- Sostiene que los decretos expropiatorios para construir el aeropuerto están fundados y motivados y que de la lectura de ellos y de los expedientes se desprende que el lugar escogido es el idóneo.
- Sostiene que sólo seis decretos son para el aeropuerto y que los otros tienen dos fines diferentes: Tales como la ampliación de los límites del vaso y el establecimiento de áreas de recarga acuífera.

6.1.1 La Controversia Constitucional del H. Ayuntamiento de Texcoco vs. El Poder Ejecutivo de los Estados Unidos Mexicanos

En la quincuagésima primera sesión ordinaria de Cabildo en Texcoco del día 30 de octubre de 2001, se trató de manera oficial el posicionamiento del gobierno municipal respecto a la construcción del aeropuerto de la Ciudad de México en Texcoco.

En dicho Cabildo se mencionó que el municipio de Texcoco saldría afectado por los decretos de expropiación publicados en el Diario Oficial de la Federación con mil trescientas hectáreas, de las cuales se dañan varios núcleos ejidales, entre ellos Cuautlalpan, San Bernardino, Boyeros, San Luis Huexotla, San Felipe, Santa Cruz, La Magdalena Panoaya y Tocueta. A partir de ahí se comenzó a notificar a los núcleos ejidales y se abrió un gran debate y se realizaron diversas manifestaciones en los Municipios de Atenco y Texcoco, para señalar la postura en contra del aeropuerto (Gaceta Municipal, No 15, Oct, 2001).

En esa reunión de cabildo se reconoció que algunos texcocanos habían señalado viable la construcción del aeropuerto en Texcoco. El presidente municipal argumentó que gran parte del sustento jurídico del decreto de expropiación se basa en estudios realizados por el Programa Universitario de Medio Ambiente de la UNAM (PUMA), ya que este documento fue el único estudio que realizó el Gobierno Federal para tomar la decisión.

Antes de entregar a la Corte la demanda de controversia constitucional el H. Ayuntamiento de Texcoco tomó el acuerdo en el cual se pedía al presidente de la nación revisar tan delicado asunto del aeropuerto en la región. Entre los puntos más importantes del texto destaca el desarrollo urbano como prioridad para el Gobierno Federal.

La página 24 de la citada controversia hacía referencia a:

“...afecta necesariamente a nuestro ámbito territorial, no sólo por estar contemplado en dichos terrenos de nuestro Municipio, sino porque derivado de ello, contemplará aparte y forzosamente múltiples vías de comunicación terrestre y subterránea y el uso de varios servicios públicos, como la recolección de basura, alumbrado público, seguridad pública, agua potable, entre otros, mismos que por la fuerza del hecho de construir un aeropuerto en determinado lugar, afectan necesariamente el ámbito de competencia territorial, que en este caso es el del Municipio de Texcoco, el que directamente y por los cuatro puntos cardinales se verá afectado, tan sólo con la llegada al municipio de todos los usuarios del aeropuerto; sin embargo, el Ejecutivo de la Unión, pasando por alto este Mandato Supremo, señala en la parte considerativa de los

decretos enunciadados y más enfáticamente en los contemplados en el subinciso c) de la página dos de esta demanda, que construirá a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, un aeropuerto en la zona que en ellos se señala, lo que evidentemente conlleva un Programa de Transporte Público de Pasajeros, que debe incidir en el Sistema de Planeación Nacional. Sin embargo, el Ejecutivo de la Unión, en un acto de soberbia absoluta y de falta de responsabilidad política y social, dicta ese mandato implícito en sus decretos, pero jamás llama al Municipio de Texcoco a intervenir en la formulación de ese programa, no obstante que la instauración del mismo trae como consecuencia segura la destrucción de un entorno donde hoy se desarrollan poco más de doscientos mil texcocanos y millones de personas alrededor.....”

En resumen, esta es la controversia constitucional que el H. Ayuntamiento de Texcoco presentó contra el Ejecutivo Federal; fue entregada a la Suprema Corte de Justicia el cuatro de diciembre de 2001 y a la fecha se encuentra suspendida por el anuncio del Gobierno Federal de cancelar dicho proyecto en el mes de agosto del año 2002.

Siguiendo al maestro Azuela sobre el papel y la relevancia de las reformas emprendidas al artículo 115 de nuestra Carta Magna, la cual en teoría fortalece el papel de los municipios en varios aspectos, pero lo más destacable en el ámbito urbano es la facultad de aprobar y modificar los planes de desarrollo urbano y administrar los usos del suelo en las zonas urbanas. Lo demás se considera como atribuciones fiscales, las cuales no significan un cambio importante en lo que son las finanzas del ayuntamiento. Las facultades con respecto de la prestación de servicios constituye un dudoso privilegio dentro de las restricciones generalizadas del gasto público. Lo que queda en realidad como nuevos poderes municipales, es regular la organización del territorio, que está cristalizado en los planes de desarrollo urbano (Azuela, 1993).

Alejandra Massolo menciona que existe un binomio: descentralización-municipio y aparece así como uno de los ejes de las perspectivas y polémicas en torno a las transiciones y reformas democráticas, las crisis políticas y económicas, la territorialidad de los nuevos conflictos, las demandas, los actores, las “nuevas formas de hacer política” y de organizar la participación social, reconquistar los derechos y espacios de la ciudadanía (Massolo, 1993).

Ziccardi (2004) analiza la importancia del debate municipal y la reforma a la legislación estatal para adecuar modificaciones que se introdujeron a la Constitución de la República en el año de 1999, lo cual trasciende el ámbito local. Sin embargo, se trató de un tema restringido a la legislatura local con una escasa participación de las autoridades y los representantes municipales, así como de los demás actores económicos, sociales y políticos.

La misma autora considera que las modificaciones al artículo Constitucional 115 exigen que los Congresos locales abran un debate para adecuar las constituciones locales y demás leyes relacionadas con la actuación municipal. El análisis comparativo entre ambas constituciones permite conocer en qué medida hubo correspondencia entre ambas reformas y cuáles son las particularidades que presentan sus municipios en el Estado de México. En general, se observa que las modificaciones hechas presentan pocas innovaciones y, en todo caso, pueden ser consideradas de forma y no de fondo, o de redacción en el mejor de los casos.

Llama la atención el tema que se refiere a adecuar en la Constitución estatal los cambios introducidos en la fracción V del artículo 115 constitucional. Así en el artículo 139 se establece que “los programas y acciones que formulen y ejecuten los ayuntamientos en las materias de su competencia, se sujetarán a las disposiciones legales aplicables y serán congruentes con los planes y programas federales y estatales”. El gobierno local de Texcoco lo considera insuficiente e inadecuado, ya que no se especifica el nivel de competencia, también en lo relativo a las acciones concurrentes entre el Gobierno del Estado (ejecutivo estatal) y los municipios, el cabildo municipal de Texcoco estima que la reforma federal establece funciones y facultades muy específicas en materia de planeación urbana a los municipios, y en el caso de la Constitución local se establece que las reformas, en todo lo relativo al desarrollo urbano, tienen que contar con el punto de vista del gobierno del Estado.

La reforma federal establece funciones y facultades muy particulares en materia de planeación urbana a los municipios y en el caso de la Constitución local se establece que las reformas en todo lo relativo al desarrollo urbano, tienen que contar con el punto de vista del gobierno del Estado. Por ello, se ha afirmado que una disposición como ésta “socava la soberanía municipal en la planeación urbana de su propio territorio”.

Éste fue el principal tema por el que el cabildo del municipio de Texcoco rechazó la propuesta de reforma ante la Legislatura local en la ciudad de Toluca en el año 2001. El voto en contra se fundamentó en no aceptar que hay funciones municipales que se cumplen de manera “coordinada y concurrente” con el gobierno del Estado de México. En el artículo 139 se establece la cuestión de desarrollo de la entidad, del sistema de planeación y desarrollo estatal y que lógicamente tengan que ver los ayuntamientos. Para los legisladores la concurrencia fue interpretada como en la que participan dos partes, las que concurren hacia un objetivo para definir cuestiones como sería el Plan para el Desarrollo del Estado de México, pero no en el Plan de Desarrollo Municipal, que sería facultad exclusiva del municipio. Sin embargo, debe aceptarse que la redacción de la Constitución estatal en este aspecto es confusa (Ziccardi, 2004).

Por lo anterior es comprensible el contexto de la reforma municipal, el Estado de México casi es una excepción y en todo caso su contenido y alcance están sujetos a revisión, que permita en un futuro incorporar los cambios y adecuaciones legales, en una complejidad que enfrenta diferentes retos, contradicciones y articulando distintas dimensiones.

Desde otra perspectiva, Tonatiuh López considera las reformas al artículo 115 que el Congreso Federal aprobó en el año 1999 como reformas que atendieron a las condiciones que tenía el país, portanto se ubican en un tiempo, en una nueva cultura y en la apertura política y alternancia en la Presidencia de la República, así como en un federalismo que avanza por el lado de la pluralidad política y su efecto en la diferenciación institucional. Se trata así, de la primera reforma constitucional que comparte dos etapas de la historia política del país.

En cada etapa pueden distinguirse procesos y contenidos legislativos. La primera corresponde al tiempo presidencialista y centralizado, que dominó el contenido y proceso de la reforma a la constitución general del país. La segunda etapa corresponde a la necesaria adecuación de las constituciones y de la legislación municipal en los estados, se produce en una coyuntura caracterizada por la ruptura de la presidencia centralizada. Así se puede entender el proceso de la reforma municipal en su dimensión legislativa y, dentro de ésta, en su fase de adecuación a las constituciones estatales. En parte las reformas al artículo 115 son parte de un conjunto de reformas entre los poderes (a nivel estatal y federal) y como entre los órdenes de gobierno (federal, estatal, municipal). Las anteriores constituyen un conjunto de transiciones, cursos de cambio paralelos que se cruzan inevitablemente al compartir sincronías e incluso a los mismos actores sociales.

La reforma municipal en este sentido, es un componente fundamental del proceso más amplio de la reforma del Estado, concebida a partir de los procesos concretos de los aparatos de gobierno, en sus relaciones, en sus capacidades materiales y en sus recursos políticos. No es la reforma del Estado concebida como un diseño a futuro, es la reforma del estado como proceso social de transformación del poder político y de sus formas gubernamentales (Guillén, 2001).

Tercera Parte:
El estudio de caso del aeropuerto.
Capítulo 7. La dimensión ambiental

7.1 Análisis del impacto ambiental realizado por el Programa Universitario de Medio Ambiente (PUMA)

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y el Programa Universitario de Medio Ambiente de la UNAM (PUMA) son las dependencias que en su momento brindaron elementos para justificar la utilidad pública de la construcción de un aeropuerto en la zona metropolitana de la Ciudad de México, en la llamada región Texcoco. Si bien es cierto que el PUMA no decidió dónde se instalaría el nuevo aeródromo, sí se consideró en su análisis y recomendación la justificación de una posible utilidad en la toma de decisión.

Existe un convenio de colaboración para la realización del proyecto “Evaluación ambiental comparativa de dos sitios considerados para la ubicación del nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México” solicitado por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y el Instituto Nacional de Ecología (INE). El proyecto fue coordinado por el PUMA con la participación de las siguientes dependencias universitarias: Facultad de Estudios Superiores Iztacala, Facultad de Ingeniería, Facultad de Ciencias, Facultad de Arquitectura, Instituto de Geología, Instituto de Geografía, Instituto de Ingeniería, Instituto de Ecología, Instituto de Biología, Centro de Ciencias de la Atmósfera, Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad. Además, se contó con la participación de la Escuela Nacional de Ciencias Biológicas del Instituto Politécnico Nacional. Es de los proyectos multidisciplinarios donde más dependencias de la UNAM han participado y donde ninguna institución de la región fue considerada; tal es el caso de la Universidad Autónoma Chapingo y el Colegio de Postgraduados. Lo anterior puede tener una explicación debido a que estas últimas instituciones tienen una escasa participación y experiencia en este tipo de estudios; sus vínculos con el gobierno local, así como por ser instituciones dedicadas en gran medida al estudio agronómico, forestal y de desarrollo rural primordialmente.

El proyecto de análisis de impacto ambiental en la región Texcoco tuvo una duración de tres meses a partir del 1 de junio al 30 de septiembre de 2001 y su costo total fue de \$15'501,200. 00.⁹¹

⁹¹ Se solicitó la información respectiva al PUMA; el Biólogo Omar Rojas explicó que este tipo de estudios son bajo convenio específico y existe una cláusula de confidencialidad por la cual se necesita la aprobación de la SEMARNAT y del Instituto de Ecología de la misma secretaría para la consulta completa del proyecto. El resumen ejecutivo se encuentra en la página electrónica del Proyecto “Ambiental Nuevo Texcoco” y los datos complementarios del proyecto se encuentran en el informe del año 2001 del PUMA.

7.1.1 Planteamiento general de la biodiversidad

Se ha mencionado que un Aeropuerto en Texcoco tendrá un severo impacto en la diversidad biológica (fauna y flora silvestres). El PUMA y la SEMARNAT consideran que este planteamiento es inadecuado ya que mostró que:

- 1.- La región de Texcoco ha sido intensamente impactada. De 6,500 has. alrededor de la zona donde se ubicaría el aeropuerto, sólo el 5.7% tiene vegetación natural en diversos grados de deterioro.
- 2.- La región se encuentra impactada por asentamientos irregulares, tiraderos de basura, infraestructura hidráulica y terrenos de cultivo.
- 3.- Ninguna especie prioritaria para la conservación desaparecerá por la construcción del aeropuerto, ya que se ubicará al norte de la carretera Peñón- Texcoco, donde no existe vegetación natural ni cuerpos de agua permanentes.

La Manifestación de Impacto Ambiental⁹² deberá indicar medidas adicionales para mitigar cualquier posible efecto negativo del nuevo aeropuerto en la fauna y flora remanentes.

7.1.2 Conservación de las aves

Se ha comentado la posible afectación al lago Nabor Carrillo y otros cuerpos de agua artificiales que albergan entre 45 mil y 77 mil aves en el invierno. El Planteamiento es considerado incorrecto por el PUMA por las siguientes razones:

- 1.- La zona donde se ubicaría el nuevo aeropuerto se encuentra al norte de la carretera Peñón- Texcoco y respeta todos los cuerpos de agua permanentes como el Nabor Carrillo.
- 2.- Con objeto de acabar con la incertidumbre sobre el futuro a largo plazo de las aves en Texcoco, se propone la creación de una reserva natural de carácter federal. La reserva deberá proteger el área al sur de la carretera Peñón- Texcoco

⁹² La evaluación de impacto ambiental constituye una figura jurídica nueva. Establece los procedimientos a través de los cuales las autoridades ambientales condicionan la realización de obras, aprovechamientos y actividades que puedan causar desequilibrios ecológicos o rebasar los límites y condiciones establecidas en las disposiciones aplicables en la protección del ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de reducir al mínimo sus efectos sobre el ambiente. De acuerdo con la Ley General de Equilibrio Ecológico se requiere autorización previa de la SEMARNAT en materia de impacto ambiental en los siguientes casos: obras hidráulicas, vías generales de comunicación, oleoductos, gasoductos, carboductos y poliductos; cambios de uso de suelo en áreas forestales y naturales protegidas del ámbito federal y obras o actividades de competencia federal que puedan causar desequilibrios ecológicos graves e irreparables.

y otros humedales de importancia regional como Zumpango, Chalco-Tláhuac y Xochimilco.

7.1.3 Riesgo aviario

Se ha mencionado que las aves representan un peligro para las operaciones aéreas en la región de Texcoco. El PUMA considera que el proyecto cumple con las normas internacionales y nacionales para evitar contactos o riesgos de daños con aves acuáticas, como es el establecer una distancia mínima de 3.2 kilómetros entre las cabeceras de las pistas y los cuerpos de agua.

El estudio de uno de los expertos estadounidenses más reconocido en el tema del manejo del riesgo que representa la vida silvestre para los aeropuertos, Edward Cleary, así como un equipo de expertos mexicanos entre los que destaca Rodrigo Medellín del PUMA, han concluido que el riesgo de las aves en el proyecto de Texcoco es controlable.

7.1.4 Calidad del aire

La calidad del aire mejorará sensiblemente por la eliminación de fuentes emisoras de partículas suspendidas o tolveneras como resultado de las obras ecológicas e hidráulicas que se llevarán a cabo en el Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco.⁹³ Se presentan las recomendaciones del la SEMARNAT/PUMA acerca de la posible mejora ambiental en la región. Ver siguiente cuadro:

IMPACTO AMBIENTAL
CUADRO 21

IMPACTO AMBIENTAL	BIODIVERSIDAD
RECOMENDACIONES SEMARNAT / PUMA-UNAM	ACCIONES DE MITIGACIÓN
- Incrementar los espacios naturales. - Creación de parques ecológicos. - Pastización de la zona, incluyendo la de amortiguamiento.	- Clausura de basureros. - Recuperar superficie lacustre. - Concluir rehabilitación de Lagos existentes. - Construcción de un cuerpo de agua al sur del Lago Nabor Carrillo. - Proteger otros humedales importantes en el Valle. - Continuar con acciones de conservación de suelos y vegetación.

⁹³ Tomado del informe ejecutivo del PUMA y SEMARNAT, 2001.

IMPACTO AMBIENTAL.	AVIFAUNA
RECOMENDACIONES SEMARNAT / PUMA-UNAM	ACCIONES DE MITIGACIÓN
·Planes para protección de los hábitats, suelo y agua subterránea.	·Programas de manejo de aves y fauna en general. ·Atención a las recomendaciones de la FAA y Asociación de Pilotos. ·Acondicionar el ANP de 947 ha decretada en junio de 2001, al sur del Lago Nabor Carrillo. ·Coadyuvar con el Gobierno Federal para la creación de una reserva para la protección de este y otros humedales importantes para la conservación de las aves.
RESTAURACIÓN AMBIENTAL.	RESTAURACIÓN AMBIENTAL.
RECOMENDACIONES SEMARNAT / PUMA-UNAM	ACCIONES DE MITIGACIÓN
·Elaborar Proyecto de Restauración Ambiental. ·Prevención a base de rigurosa planeación y excelente manejo ambiental. ·Rescate Integral Ecológico de los municipios Alcedaños.	·Programa Integral de Restauración Ambiental de la Cuenca de México y municipios aledaños. ·Continuar el Programa de conservación ecológica en la Zona Metropolitana del Valle de México financiada parcialmente por el BID en 34 municipios y hacerlo extensivo a los 57 municipios metropolitanos. ·Continuar con la recuperación de las 11 subcuencas tributarias del Valle de México en una superficie de 43,500 has. en 10 años. ·Producción de 53 millones de árboles para reforestar en 10 años. ·Mejoramiento de suelos con compostas para reforestación. ·Continuar con la habilitación de parques ecológicos para recreación, deporte y esparcimiento. ·Construcción de dos parques ecológicos de 500 has. c/u, al norte del Caracol y al sur del Lago Nabor Carrillo.

IMPACTO AMBIENTAL	RESIDUOS SÓLIDOS
RECOMENDACIONES SEMARNAT / PLUMA-UNAM	ACCIONES DE MITIGACIÓN
- Programa de manejo de residuos sólidos. - Establecer zona de amortiguamiento para contaminantes y para confinar residuos sólidos municipales. - Anular la expansión de los confinamientos de residuos sólidos.	- Plan General del Manejo Ambiental de la zona del Lago de Texcoco. - Reducción (RRR) y manejo de desechos sólidos en la zona. - Clausura de tiraderos dentro y en el perímetro de la zona federal.
RECOMENDACIONES SEMARNAT / PLUMA-UNAM	ACCIONES DE MITIGACIÓN
- Establecer barreras forestales. - Afectación por ruido a más de 77,000 habitantes directamente. - Construir el aeropuerto con tecnología que no requiera drenar el área para así conservar sales. - Definir procesos contractivos para evitar hundimientos.	- La localización física del proyecto y la orientación de las pistas, asegura la disminución de riesgo por ruido. - Establecer barreras naturales rompedoras en todos los desarrollos urbanos, así como los asentamientos humanos ya existentes. Incluyendo suburbanos y rurales, para mitigar el ruido.

Tercera Parte:
El estudio de caso del aeropuerto.
Capítulo 8. La dimensión social y política

No se soslaya el conflicto social que, como en el caso de Atenco, no estuvo inscrito en la legalidad ni en la planificación de un Plan de Desarrollo Urbano, sea este municipal o estatal. Existen otros factores complejos como los relacionados con el uso de suelo, con la identidad local, donde el valor de uso puede resultar relativo. El oponerse a vender la tierra significa confrontar un gobierno, donde el sentido de pertenencia puede significar un mayor valor que la misma tierra.

Llevar a cabo un megaproyecto urbano como la construcción de un aeropuerto internacional en los territorios de Texcoco y Atenco ¿representa una amenaza a la tradición de un pueblo?, ¿Modifica un modo de vida?, ¿Altera una identidad entre sus habitantes?. Estas preguntas tienen mucho que ver con las disyuntivas que se presenten en cada momento histórico. Enrique Krauze,⁹⁴ considera que la historia no podemos considerarla como una ley cíclica, es más lineal que cíclica. Por tanto, no podemos dejar de considerar que todo conflicto social tiene una relación con el momento histórico que experimenta.

Parece ser que faltó una real comprensión del conjunto de elementos presentes en la estructura social y las diversas relaciones sociales que existen en estas localidades, donde existe una diversidad ambiental, económica, cultural, política; donde lo local y lo regional se consideran cuestiones centrales en las profundas transformaciones socioeconómicas y políticas que se viven en un mundo globalizado (Ziccardi, 2000).

En el proyecto del aeropuerto en la región Texcoco, se observa que las propuestas realizadas se inscribieron en posiciones políticas y económicas más amplias.

8.1 Los actores

8.1.1 La Identidad

Este apartado tiene como finalidad exponer los principales actores involucrados en el proyecto del aeropuerto en Texcoco durante los años 2002 y 2003. Es importante precisar que no toda la población de los municipios de Atenco, Texcoco o de los otros pueblos de la región se vieron involucrados en este movimiento social. El porcentaje fue muy diferenciado en cada comunidad de Texcoco y Atenco. La investigadora

⁹⁴ La obra de Enrique Krauze, *Travesía Liberal*, se refiere a no pensar que existe una ley cíclica en la historia, más bien no es lineal ni es cíclica, en todo caso es más lineal que cíclica. Entrevista realizada por el periódico, *El Universal*, sección cultural, 16 de noviembre de 2003. Pág. F3.

Cristina Alcayaga (2002) reflexiona acerca del conflicto social que existió y que a la fecha no ha concluido del todo. "O las tierras de esos municipios se usaban para la realización del proyecto aeroportuario o seguían sirviendo de asiento vital a las comunidades que hoy las habitan".⁹⁵

Después de conocer la opinión de varios habitantes en los municipios de Texcoco y Atenco, no se puede reducir la polémica a un asunto del gobierno federal y de unos cuantos ejidatarios. El problema no es tan sólo de personas que usan un machete como defensa de su tierra, sino que fue y sigue siendo un problema social.

Por un lado, las acciones para cancelar el proyecto urbano no significó que las consideraciones políticas y ecológicas, fueran las únicas ni suficientes para detener una obra pública. El movimiento que giró en torno a la construcción de un nuevo aeropuerto tiene que ver con un movimiento social, donde existieron varios actores y momentos.

El análisis de cada movimiento social está relacionado por el dato social mismo y por los procesos históricos culturales, que engloban la democracia como igualdad social. Pero los movimientos sociales no sólo son ejecutores de proyectos vinculados a la democracia o la igualdad social, expresan una racionalidad.⁹⁶ En este caso la defensa de los derechos sobre el suelo en el que habitan y/o trabajan.

La participación ciudadana como forma de inclusión de la ciudadanía en los procesos decisorios posee fundamentos políticos y económicos según Ziccardi (1998). El proyecto del aeropuerto se inscribe en el marco de políticas neoliberales que no contemplan participación ciudadana, la misma está excluida del discurso político del proyecto de construcción de una obra tan importante como ésta.

En el proyecto del aeropuerto en Texcoco no existió espacio para la participación ciudadana (Ziccardi, 2004); en todo caso, se limitó a la participación de los representantes del pueblo, los presidentes municipales y diputados locales. Estos conocieron y aprobaron los planes y programas de desarrollo urbano, ambiental y social para el Estado de México en cada uno de los municipios.

A nivel federal en el Plan Nacional de Desarrollo 2000-2006, se describe la instrumentación y ejecución de ciertas tareas del gobierno de la República y se establece que el Estado promueve la organización social como una forma de participación ciudadana. Pero en los hechos esto es muy débil o inexistente.

⁹⁵ Alcayaga, Cristina, 2002, pág. 45.

⁹⁶ Cisneros, 2002, pp. 11-12.

8.1.2 La construcción de la identidad grupal

El Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT).

Con el Decreto de Expropiación del 22 de octubre del año 2001 publicado en el Diario Oficial de la Federación, se afectó a 13 núcleos agrarios en Texcoco, Atenco y Chimalhuacán. Fue así que se construyó el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) para organizar las demandas fundadas en la defensa de los predios expropiados: Los ejidos de San Felipe, Tocuila y la Magdalena Panoaya, pertenecientes al municipio de Texcoco. Se relacionan con los ejidatarios de San Salvador Atenco, Nexquipayac y Acuexcomac a fin de crear el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT).

La base de esta organización es el conflicto por la instalación del aeropuerto en la región de Texcoco en el año 2001. Pero no todos los grupos ejidales afectados por el decreto de expropiación presentan el mismo nivel de participación. Los ejidatarios de Ixtapan, pertenecientes al municipio de Atenco no se involucraron y en el año 2002 exteriorizaron su apoyo al presidente municipal en turno y las oficinas del H. Ayuntamiento se trasladaron de manera provisional a Santa Isabel Ixtapan. El ejido de Santa María Chimalhuacán por su parte, no se sumó a este movimiento.

Se considera que este Frente tiene su mejor momento en el año 2002 y en el 2003; sus líderes Ignacio del Valle Medina, Adán Espinosa, David Pájaro Huertas y América del Valle, encabezan el movimiento el cual adquiere mayor o menor notoriedad según el momento en que se observe.⁹⁷

La situación legal de los líderes del FPDT está pendiente de que el Tribunal Superior de Justicia del Estado de México cancele los procesos penales en su contra. La Ley establece que esta instancia carece de dichas facultades, pero sí puede otorgar perdón por parte del querellante en aquellos delitos que se persiguen de oficio.

Al FPDT se asociaron en su momento, organizaciones nacionales e internacionales que no tuvieron una vinculación directa con algún partido político.

⁹⁷ Al respecto, el investigador Armando Cisneros (2002) se refiere al análisis de los movimientos sociales, los cuales parecen requerir aún de una percepción crítica, donde se puedan abordar los valores políticos, dando un valor a los proyectos de los movimientos sociales en cada momento histórico.

En el trabajo de Mario Alberto Velásquez (2004), se refiere a: “....el movimiento construyó una red de organizaciones solidarias a sus causas, sostiene que el financiamiento de estas actividades provenía del Sindicato Mexicano de Electricistas (SME), del Frente Popular Revolucionario (FPR) y de donativos y boteo en carreteras y universidades.”⁹⁸

Por ejemplo, con posterioridad a la cancelación del proyecto del aeropuerto, el FPDT se opuso a las elecciones extraordinarias de marzo de 2003, en tanto no se anularan los procesos legales y las órdenes de aprehensión en contra de los ejidatarios que participaron en el movimiento opositor a la construcción del Aeropuerto Alternativo de la Ciudad de México. Las instancias oficiales decidieron convocar de manera extraordinaria a elecciones para el 12 de octubre de 2003, donde de nuevo el candidato del PRI confirmó su triunfo y asumió su cargo el primero de diciembre de 2003.

8.2 Las alianzas: las ONG

En el movimiento social que generó el rechazo a la construcción del nuevo aeropuerto en la región de Texcoco participaron diversos grupos sociales y organizaciones no gubernamentales, tanto nacionales como internacionales. En el caso de organismos internacionales podemos ubicar a: Green Peace, Human Rights, Comisión Interamericana de Derechos Humanos, Heart Voice, The Human Society of the US y World Watch Institute, Environmental Defense Fund y The National Rights Defense Council. Son ONG'S vinculadas, particularmente, a los derechos humanos y grupos ambientalistas. También participaron diversas redes internacionales dedicadas a la defensa de los derechos humanos de Italia, Francia, España y los Estados Unidos de Norteamérica.

En el asunto del aeropuerto en la región Texcoco participaron también otras organizaciones y grupos académicos, políticos y sociales que dieron su opinión. Los partidos políticos y sus representantes hicieron lo propio. Los gobiernos del Estado de México, de Hidalgo y del Distrito Federal presentaron sus posiciones. La lucha entre el Partido Revolucionario Institucional (P.R.I), el Partido de la Revolución Democrática (P.R.D) y el Partido Acción Nacional (P.A.N), situó las posiciones políticas e ideológicas de cada fuerza política, misma que se vería reflejada en los comicios locales y federales de 2003, donde el Partido Acción Nacional fue el que más perdió.⁹⁹

⁹⁸ Velásquez García, 2004.

⁹⁹ Al respecto se recomienda consultar el apartado en la presente investigación de los municipios de Texcoco y Atenco, donde aparece un análisis de la situación política y social, así como la conformación política en los últimos tres trienios en el distrito local XXIII, donde el PRI representa en el 2003 la nueva mayoría.

De esta forma el tema del aeropuerto involucró a varios actores de la sociedad civil, de la clase política nacional y de diversos grupos académicos y sociales independientes. Además por su visibilidad la sociedad mexicana estuvo enterada y se formó una opinión sobre el proyecto del aeropuerto.

El municipio de Texcoco llevó a cabo una consulta ciudadana con fecha 4 de marzo de 2002 con el lema “El aeropuerto en Texcoco ¿sí o no?. Los ciudadanos debemos elegir”, que representó una votación de aprobación del 8% de la población texcocana. La pugna por una defensa de la tierra acorde a los tiempos socioeconómicos inmersos en una economía globalizada, marcada por el interés de los grandes centros urbanos y financieros, como es la zona metropolitana de la Ciudad de México, es tan sólo uno de los retos que enfrentan los gobiernos locales en la región centro del país.

Lo cierto es que los texcocanos y pobladores de la región no se deciden acerca de la posible instalación del “aeropuerto”; la especulación de la tierra, el engaño a ejidatarios, la venta de terrenos en lugares donde se instalaría esta obra tanto en Tizayuca como Texcoco, son presa de los intereses de diversos grupos de especuladores, empresarios y de políticos. El interés político-electoral y de partido supera con mucho al aspecto de análisis ambiental o desarrollo sustentable para esta región. El Gobierno Federal, el del Estado de México o el de Hidalgo no han realizado un estudio minucioso y serio del papel que puede jugar la participación ciudadana en una obra de infraestructura y de desarrollo urbano tan importante, como de la posible utilidad para sus pobladores.

Vista así, la participación ciudadana es un elemento para la democracia. En el ámbito local la participación ciudadana tiene mayores posibilidades de ser efectiva; es donde se acceden bienes y servicios que conforman la dimensión social de la ciudadanía (Ziccardi, 1996). La participación ciudadana se reserva la relación que existe entre individuos y el Estado.

Al analizar las características urbanas, sociales y ambientales en los municipios de Texcoco y Atenco, se puede considerar que la construcción de un aeropuerto en la región (Texcoco, Atenco y zona federal), no avala todos los beneficios supuestos. La experiencia de las políticas públicas emprendidas hasta ahora da a conocer que los compromisos de los gobernantes y de las instituciones no son sostenibles, pues dependen en muchas ocasiones de los diversos intereses públicos y privados en beneficio de algunos. La inequidad en la toma de decisiones, la falta de políticas claras, la escasa participación ciudadana, así como el adecuado sustento jurídico que garantice los compromisos de los supuestos beneficios a sus pobladores para una mejor calidad de vida y un nuevo proyecto de desarrollo en la región oriente del Valle de México y su zona conurbada, están seriamente cuestionados y mediatizados por intereses políticos y económicos.

El gobierno municipal de Texcoco centró su argumento en contra del aeropuerto a partir de tres elementos fundamentales: a) que se violó la disposición constitucional que señala el artículo 115 fracción V inciso H donde se da la facultad a los municipios de formulación y aplicación del ámbito territorial, b) el municipio de Texcoco consideró que los argumentos de los estudios ambientales desarrollados por el Programa Universitario del Medio Ambiente de la UNAM (PUMA) fue uno de los principales argumentos en que se basó el gobierno federal en la toma de decisiones, y c) que el municipio de Texcoco no coincide con el modelo de desarrollo que se pretende imponer a Texcoco.

Antes de entregar a la Corte la demanda de controversia constitucional, el H. Ayuntamiento de Texcoco tomó el acuerdo en el cual se pide al presidente de la nación, revise tan delicado asunto del aeropuerto en la región. Entre los puntos más importantes del texto destaca el desarrollo urbano como prioridad para el Gobierno Federal (véase anexo 1).

8.3 El Gobierno del Distrito Federal

El gobierno de la Ciudad de México también expuso su opinión por medio del jefe de Gobierno, Andrés Manuel López Obrador: “el cual rechaza la construcción del Nuevo Aeropuerto en Texcoco, debido a los impactos de carácter ambiental, hidráulico y de desarrollo urbano, así como las repercusiones económicas, políticas y sociales que ocasionará directa e indirectamente a la Ciudad de México y a toda el área metropolitana del Altiplano en su conjunto”.¹⁰⁰ En un documento que le envió al Ejecutivo Federal (29/marzo/2001), se refiere a la necesidad de estudiar, analizar y discutir detalladamente las opciones de Texcoco y Tizayuca con los grupos intersecretariales e interdisciplinarios encabezados por su Secretario de Obras, César Buenrostro; y de escuchar las opiniones de académicos, ecologistas y urbanistas. El gobierno de la ciudad argumenta que la ubicación de la nueva terminal aérea requiere sustentarse en estudios más completos y profundos debido a que <rebasan ampliamente las consideraciones vinculadas con el transporte>. El Proyecto Texcoco no valora los aspectos negativos al desarrollo regional derivados del impacto urbano de un proyecto de esa magnitud y trascendencia”.¹⁰¹

¹⁰⁰ La Capital “No al Proyecto Texcoco”, en Revista Proceso, No. 1281 del 20 de mayo/2001. Pág. 30-31. México.

¹⁰¹ Ídem. Pág. 30. México.

El jefe del gobierno capitalino sustenta su crítica en que: “solamente se han considerado los aspectos de carácter aeronáutico y de transporte; igualmente opina que no se conocen con precisión el lugar donde se instalaría, así como los proyectos de infraestructura vial que tendrán que efectuarse de manera complementaria a la Ciudad de México. Finalmente considera que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.), fue la que impulsó esta idea desde 1996.”¹⁰²

Tampoco presenta el Gobierno del Distrito Federal alternativas sostenibles para la instalación de un nuevo aeropuerto en la Ciudad de México; se reconocen los severos problemas de abastecimiento de agua en la gran ciudad, lo difícil que puede ser manejar más de 12 mil toneladas diarias de basura y que se deposita de manera cercana al lago “Nabor Carrillo”, y tampoco se precisan los efectos de la contaminación que existen en los mantos acuíferos de la región, cercanos al relleno sanitario que utiliza el gobierno de la ciudad.

8.4 El Gobierno del Estado de Hidalgo

La propuesta del gobierno del Estado de Hidalgo considera que la instalación del aeropuerto en Tizayuca ofrece mejores alternativas económicas y ecológicas, así como de impacto social y regional. Propone: “4,000 has. de origen ejidal, así como de propiedad privada, zona de desarrollo urbano, una inversión de 1,656 millones de dólares. A 65 Km. de la Ciudad de México y a una altura de 2,300 sobre el nivel del mar, con un suelo mejor que el de Texcoco, con una capacidad para operar dos pistas de manera simultánea, requiere de mínimas obras de mitigación y compensación en la zona. Generaría más de 500 mil empleos en 20 años en beneficio de la población del centro del país. Además considera la construcción de un tren suburbano Buenavista-Lechería-Jaltocan-Tizayuca, la ampliación de la autopista México-Pachuca en tramo Indios-Verdes-Venta de Carpio y otras obras para mejorar la vialidad”.¹⁰³

El gobernador de Hidalgo también dio su opinión, “...el proyecto del aeropuerto en Texcoco ha sido una opción promovida desde la SCT y organismos del sector desde hace varias administraciones (...), al hacerse evidente la inconveniencia de ser juez y parte, ASA entregó los estudios pagados con fondos federales a las autoridades del Estado de México. Es por ello que presentar este proceso como una pugna entre dos entidades, con proyectos a ser juzgados por el gobierno federal, es faltar a la verdad”, dijo el gobernador de extracción priísta cuatro días antes del anuncio oficial.¹⁰⁴

¹⁰² Nota publicada por el Semanario Proceso No. 1281, 2001.

¹⁰³ Periódico Reforma, “Pugnan por sede Aérea”, domingo 10 de junio de 2001. Pág. 4ª, México, 2001.

¹⁰⁴ Ibíd. Pág. 35.

8.5 El Gobierno del Estado de México

La localización del Aeropuerto Internacional de México en la zona de Texcoco, ha sido considerada en el Proyecto del Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de México, así como en el Plan Regional Metropolitano del Valle de México y ha constituido la base para la integración del Plan Regional Oriente-Centro y del Plan Maestro de la Zona Aeroportuaria.

Al respecto el Gobernador Mexiquense se refirió en el año 2001, así:

“El Plan de Desarrollo del Estado de México 1999-2005 propone impulsar un federalismo que detone el desarrollo regional a partir del fortalecimiento municipal, para lo cual es necesario establecer políticas e instrumentar acciones que consideren la realidad socioeconómica de los municipios, sus grados de desarrollo y los contrastes entre los urbanizados o industrializados y los que desafortunadamente aún presentan altos índices de marginación” (Arturo Montiel Rojas).

También el gobernador del Estado de México sostuvo que el proyecto Nuevo Texcoco, había sido debidamente analizado desde hacía 20 años. Así mismo afirmó: “López Obrador lo sabe perfectamente bien. Había algo por ahí de prolongar las pistas hasta más o menos donde está la Alameda de la parte poniente y no es posible que se haga en esa zona”.¹⁰⁵

Por otro lado, Arturo Montiel manifestó que no existían supuestos ataques del gobierno del Estado de Hidalgo al Estado de México por el asunto del aeropuerto.

“... además, dijo, obviamente es que haya otro tipo de intereses por parte no del gobierno del estado de Hidalgo, sino de algunos inversionistas privados que tratan de que este asunto logre meter en el problema a gobernadores...”¹⁰⁶

También sostuvo que “en la entidad había quedado claro que los terrenos analizados por el Gobierno Federal para esta obra eran terrenos federales, del gobierno estatal y ejidales, mientras que en Hidalgo la tierra en donde se proponía la construcción del aeropuerto era propiedad privada. Recalcó que en Hidalgo había que desarrollar una enorme infraestructura y no ocurría lo mismo en Texcoco, en donde en torno a los terrenos había vialidades muy importantes. Mientras que en Tizayuca no hay más que una sola carretera de dos carriles. También en Hidalgo se necesita construir una

¹⁰⁵ Ibid.,

¹⁰⁶ Ibid. Pág. 35.

ciudad de unos 40 o 50 mil habitantes, por lo que quienes están interesados en llevar a cabo este proyecto están contra Texcoco...”.¹⁰⁷

8.6 Los actores privados

Los empresarios también jugaron un papel importante en la decisión de la posible instalación del nuevo aeropuerto. En el Estado de México fue el grupo encabezado por el fallecido Carlos Hank González y 35 grupos industriales del Valle de México y del Valle de Toluca, los cuales defendieron el proyecto en un desplegado en respuesta a la oposición de la sociedad civil del Distrito Federal. Entre los grupos más importantes se ubica IUSA de Carlos Peralta, las trasnacionales Nestlé, Bayer de México, Dupont, Daimler-Chrysler, Coca Cola de Toluca, Nissan, General Motors, entre otros.

8.7 El Ejecutivo Federal

El gobierno de la república fue uno de los principales protagonistas, los decretos de expropiación de las tierras en la región de Texcoco le brindan facultades constitucionales en la construcción y operación de un aeropuerto. El estado tiene la facultad de velar por el libre tránsito de las mercancías y personas y no se puede limitar su tránsito aéreo o terrestre a un territorio o a un espacio físico. También el ejecutivo federal podrá ejercer facultades relacionadas con la regularización, construcción, operación y administración, vigilancia del funcionamiento y demás actos relacionados con las vías generales de comunicación; y todo lo relacionado con la construcción de aeródromos civiles es de jurisdicción federal, así como que es atribución del Ejecutivo Federal señalar la ubicación de aeropuertos, para cuya validez no se requiere de los estados o municipios.¹⁰⁸

El Gobierno Federal centró su tesis en la necesidad de defender un espacio del Valle de México, para la recuperación y ampliación del ex lago de Texcoco y a su vez construir el nuevo aeropuerto de la ZMCM. Más allá de las evidencias técnicas, financieras o urbanas para la construcción de un megaproyecto urbano como el propuesto, y que tal vez hubiera significado la obra urbana más importante del sexenio del Presidente Fox, dio lugar a las diversas formas de participación ciudadana

¹⁰⁷ Ibíd. Sección capital.

¹⁰⁸ Léase las facultades del ejecutivo referidas en los artículos 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos con fundamento en los artículos 27, párrafos segundo, quinto y sexto, y fracción VI segundo de la propia Constitución; 1º fracciones VII, X y XI, 2º, 3º, 4º, 8º, 10, 19 y 20 de la Ley de Expropiación, en relación con el Art. 115 y 27 de la Carta Magna.

de manera formal e informal, comunitaria, organizacional, institucional, autónoma. Con esta experiencia se vivió una nueva relación entre gobierno y ciudadanía, donde se puso en cuestión la gobernabilidad y no fue posible la construcción de acuerdos. Lo que sí generó fue una reflexión mayor proveída por la importancia de adquirir nuevas experiencias como las de Atenco.

Experiencias como éstas reflejan características territoriales, económicas y sociales en espacios urbanos y semiurbanos, donde la participación ciudadana aparece como un problema que se asocia a la crisis de representatividad en los diversos niveles de gobierno, la irrupción de un movimiento social emergente e inédito en la zona metropolitana de la ciudad de México.

Las contestaciones del ejecutivo en este conflictivo proceso fueron expuestas por el Consejero Jurídico. Antes de contestar la demanda ingresa un documento el cuatro de febrero de 2002, manifestando que de los decretos publicados se desprenden dos operaciones: la primera es la construcción del aeropuerto con fundamento en seis decretos expropiatorios y la segunda, la aplicación del actual vaso del Lago de Texcoco con treinta y cinco decretos, de los cuales veintidós son expropiaciones a terrenos del Lago de Texcoco. Tramitados por la Secretaría de la Reforma Agraria y trece alusivas a terrenos no ejidales tramitados por la SEMARNAT, en conclusión, veintiocho expedientes de aquella y trece de ésta.

El Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, pretendía tomar posesión de la superficie expropiada y la pondría a disposición de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para destinarla a la satisfacción de la causa de utilidad pública a que se refiere el artículo primero de este Decreto.¹⁰⁹ El Gobierno Federal por conducto de la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, fijaría el monto de la indemnización que debe cubrirse en términos de Ley, a quien acredite su legítimo derecho.¹¹⁰ Una vez fijado el monto de las indemnizaciones y los términos de éstas, se procedería al pago de las mismas por conducto y con cargo al presupuesto de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.¹¹¹ Las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de Contraloría y Desarrollo Administrativo en el ámbito de sus respectivas competencias y con la participación que corresponda al de Medio Ambiente y Recursos Naturales, vigilarían el exacto cumplimiento de este Decreto.¹¹² Respecto a las violaciones se argumentaba: ver siguiente cuadro.

¹⁰⁹ 103 Artículo cuarto del 22 de octubre del 2001, Diario Oficial de la Federación.

¹¹⁰ Artículo quinto. *Ibíd.*

¹¹¹ Artículo sexto. *Ibíd.*

¹¹² Artículo séptimo. *Ibíd.*

8.7.1 Argumentos del Ejecutivo Federal en la Construcción del Aeropuerto en Texcoco

CUADRO 22

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano-Regional-Territorial	Coordinación Intergubernamental	Funciones de las Secretarías
Que las reformas al 115 constitucionales en el Estado de México, entraron en vigor en marzo del dos mil dos con el Código Administrativo, por lo que al no estar vigentes cuando se publicaron los decretos deberían seguirse aplicando las disposiciones anteriores, según el artículo 2 transitorio de la reforma al 115, por lo que la Federación no está obligada a respetar atribuciones de otras autoridades que sí son notorias.	Cumple con el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano.	El sistema de distribución de competencias indica que cada orden de gobierno ejercerá determinadas funciones, pero las que tenga uno, no pueden ser utilizadas para impedir los de otro.	SEDESOL. La autoridad competente SEDESOL, verificó los terrenos y emitió el dictamen que le correspondía asentando que los terrenos destinados a construir el aeropuerto no eran urbanizables, y que precisamente esa característica es la que deben cubrir dichos terrenos, ya que no debe haber asentamientos humanos.

(continúa)

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano-Regional-Territorial	Coordinación Intergubernamental	Funciones de las Secretarías
Al impugnarse únicamente todos los dispositivos constitucionales de diez que las facultades del HS fracción V, se contraponen con la fracción VI del 27, se perdería la facultad expropiatoria de la Federación por lo que deja a la Corte la determinación de los límites y alcances de la fracción VI.	Los actos reclamados no son planes de desarrollo regional, lo que hace inoperante la impugnación ya que son decretos que buscan crear una vía general de comunicación y ampliar un vaso de aguas nacionales. Los decretos no son proyectos de desarrollo regional, es más, que ni siquiera buscan el desarrollo regional ni lo pueden generar directamente. Los Decretos no son programas de transporte público, y que si este llega a ser necesario se formulará en su momento procesal oportuno. Dice que los decretos están absolutamente fundados y motivados, pero que además al estar todas las pruebas en el expediente y al existir la jurisprudencia que en el expediente deben obrar las pruebas, entonces no puede asumirse que el Ejecutivo Federal esté obligado a relacionarlos en el decreto basando que esté en el expediente.	En materia de certificación y uso del suelo, no habrá violación prima facie porque la reforma no llegue a estar en vigor, (al no ser impulsada por la legislación) y segundo porque es el Plan del Centro de Población Estrategia de Texcoco y el que deberá sujetarse a los Planos Estadales y Federales por principio de congruencia. Plan de Centro de Población Estrategia, deben modificarse para ser congruente con el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana que sí prevé la construcción de un aeropuerto en Texcoco y Alvarado. ¹¹³	S.C.T. El municipio no se ve afectado en ninguno de sus atribuciones, ya que la construcción de un aeropuerto es de jurisdicción federal y así, le falta menos jurisdicción al Ayuntamiento para promover. Falta de requisitos de procedibilidad ya que no existe que los decretos impugnados no se emitan dentro del marco de la ley y la Constitución y un municipio. Con relación a las violaciones derivadas de que no se llamó al municipio, dice que deberán resolverse, en virtud de que no se puede quiéndera la ley legal obliga al Ejecutivo a llamar al Municipio para conocer su decisión.

(continúa)

¹¹³ En el documento: Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, se menciona que los grandes Equipamientos Regionales "... están directamente vinculadas con la estrategia de poblamiento del Valle de México. El punto medular del proyecto para la ZMVM del inicio del tercer milenio es el poblamiento del nororiente del Valle, previsto en el programa PRORIENTE, cuya viabilidad depende en forma decisiva de la localización del nuevo aeropuerto en la zona de Tizayuca y del desarrollo del conjunto Nuevo Teotihuacan constituido por los nuevos poblamientos de Temascalapa, Nopaltepec, Tecámac y Otumba, alrededor del Cerro Gordo, con los elementos asociados con éste como son las grandes vialidades regionales y las nuevas zonas industriales (Temascalapa y Nopaltepec), así como el nuevo poblamiento de Tepetlaoxtoc al igual que los otros mencionados, han sido considerados desde muchos puntos de vista como lugares óptimos para el desarrollo urbano". En el mismo documento se refiere a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, considera por con lo que respecta a los Aeropuertos se ha "... planteado desde hace algunos años, la posibilidad de construir un nuevo aeropuerto internacional, recientemente se le ubica en el Estado de Hidalgo en terrenos próximos a Tizayuca, con las correspondientes obras viales de acceso. Una contraparte consiste en ampliar el aeropuerto existente. Es indispensable seleccionar la alternativa a aceptar, por las implicaciones que tiene en la estructuración territorial de la ZMVM." Editado por el Gobierno del Estado de México/ SEDESOL/DDF/1999.

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano-Regional-Territorial	Coordinación Intergubernamental	Funciones de las Secretarías
			Sostiene y funda que es facultad del Ejecutivo designar la ubicación y habilitar toda clase de puertos y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad aeroportuaria competente para realizar todas las acciones tendientes a comprar o expropiar los terrenos donde se vayan a ubicar los aeropuertos y que quedó acreditada la causa de utilidad pública y la idoneidad del inmueble. Dice que los decretos no impiden la facultad de zonificación de los municipios (que sólo alcanza a zonas de población) ya que no se está zonificando, y que no sólo requiere para expropiar ninguna autorización más que acreditar la utilidad pública y la idoneidad del bien. Manifiesta respecto a la omisión de llamar al municipio para la formulación del programa de transporte público de pasajeros y proyecto de desarrollo regional, que no es previo a la decisión, sino que primero se toma la decisión de dónde ubicar el aeropuerto y luego se hacen los programas de transporte y proyectos de desarrollo. Respecto a la fundamentación y motivación, dice que los decretos están fundados y motivados y manifiesta algunas consideraciones, de los decretos, manifestando que sería mejor transcribir en los decretos las consideraciones de cada estudio o dictamen; además vuelve a manifestar que no tenemos legitimidad para anular una decisión que emite el Ejecutivo Federal.

(continúa)

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano-Regional-Territorial	Coordinación Intergubernamental	Funciones de las Secretarías
			En cuanto a acreditación de la utilidad pública, manifiesta que tal y como consta en los resultados de los estudios y dictámenes que obran en el expediente, la utilidad pública quedó demostrada. En cuanto a la planeación y el hecho de tomar en cuenta a todos los sectores para tomar esa decisión, dice que le expusieron los que. En cuanto a que ya existiera decreto que determinara la ubicación del aeropuerto en Zumpango, dice que son decretos autonómicos y que las condiciones tomadas en cuenta pueden omitir aquél y estos decretos son diferentes y han transcurrido distancia. La Ley General de Equilibrio Ecológico y al artículo 4 Constitucional, dice que no hay violaciones ya que ahí están los estudios de los expertos y autoridades competentes que manifestaron su opinión favorable a las dictámenes.

(continúa)

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano-Regional-Territorial	Coordinación Intergubernamental	Funciones de las Secretarías
No había entrado en vigor la reforma del artículo 115 al Estado de México, por lo que no se invoca.		El aeropuerto no tiene por qué estar en el Plan Nacional de Desarrollo, ya que éste se encarga de objetivos, estrategias y lineamientos generales para el país. Asimismo señala que no está obligada la Federación a la Coordinación. Que las relaciones de supra a subordinación que caracterizan al Estado, llevan a considerar que de tener razón el municipio, sería tanto como decir que la Federación está atada a los designios de los municipios.	SECODAM Manifiesta que al unirle una relación jerárquica con el Ejecutivo Federal carece de autonomía y en tal caso, también de legitimación pasiva en este juicio, es decir, que no puede tener la calidad de demandado, por lo que pide sobreseerla. De cualquier forma, si la resolución fuere favorable al Municipio de Texcoco, sólo surtiría efectos entre las partes y quedarían subsistentes los actos reclamados. No respetamos el principio de definitividad ya que éstos nos ejercitar previamente la denuncia pública que permite el artículo 189 de la Ley General de Equilibrio Federal y Protección al Ambiente. Los hechos, ni los afirma ni los niega, aclara que no le son propios. Defiende que las facultades atribuidas por el municipio deben tener eco en la legislación local, y que los decretos inciden en la materia de vías generales de comunicación, la cual, al estar reservada a la Federación, excluye la competencia local y municipal. Los decretos son actos de interior previstos en la Constitución, la que no exige concurrencia para dar origen a creación de una vía general de comunicación.

(continúa)

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano-Regional-Territorial	Coordinación Intergubernamental	Funciones de las Secretarías
			Defiende que las vías generales de comunicación son servicios exclusivos de la Federación mas no servicios municipales, por lo que debe haber concurrencia. Sostiene que la construcción del aeropuerto no tiene por qué estar inscrita en el Plan Nacional de Desarrollo. Los decretos están fundados y motivados, y que la ley no exige que los estudios se transcriban en los decretos, ya que basta que estén en el expediente. La garantía a la información no se viola, ya que los decretos fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación. En cuanto al decreto del año 74, que esa violación quedaría insubsistente si la construcción se concesiona, pero si dependiese únicamente de la Ley de Obras Públicas y Servicios Públicos con los mismos. Dice además que el artículo 18 es implícito máxime de expropiaciones y ubicaciones de aerpuertos; máxime que en el decreto del 74 no se dice que se hayan hecho estudios ni cuáles son, ni mucho menos se puede conocer si dichos estudios se adecuan a la realidad. Finalmente, descarta la violación en materia ecológica ya que informa que la SEMARNAT como la autoridad competente emitió el dictamen favorable que le correspondía, argumentando la factibilidad de la construcción en Texcoco.

(continúa)

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano Regional Territorial	Coordinación Inter gubernamental	Funciones de las Secretarías
La ubicación del aeropuerto es anterior y tan anterior es, que por ello son los decretos en esos lugares		La vocación de los terrenos y la garantía individual de gozar de un medio ambiente sano, que la autoridad competente en materia ambiental emitió el dictamen de compatibilidad	SEMARNAT Niega los hechos por no ser propios, aunque admite al refrendo legal que hizo de los decretos. Solicita la declaratoria de improcedencia ya que manifiesta que el Síndico no representa al Municipio sino al Ayuntamiento, y que no acredita estar representando al Ayuntamiento. Manifiesta que no existe interés jurídico del Ayuntamiento de Toluca, y que es incorrecto demandar la decisión de ubicación del aeropuerto ya que es facultad del ejecutivo de los estados, y también es incorrecto demandar las expropiaciones porque en nada le afectan, y más incorrecto es demandar las declaratorias de rescate porque nada se rescata del Ayuntamiento por lo que no demuestra su interés jurídico y alibis agotados e inoperantes. En la violación al artículo 16 constitucional, manifiestan que al no haber violación a la esfera jurídica del del actor, no puede actualizarse esa supuesta violación.

(continúa)

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano-Regional-Territorial	Coordinación Intergubernamental	Funciones de las Secretarías
			Defiende las declaratorias de reserva y dice que no afectan las intenciones del Municipio de Texcoco. Hace una descripción de la Cuenca del Valle de México y del Proyecto del Lago de Texcoco. Vuelve a señalar que los decretos no tienen que especificar qué estudios fueron los que se realizaron ya que la Ley de Expropiación indica que ello debe actualizarse en el expediente y que en el decreto sólo va la declaratoria, es decir manifiestan que la ley no los obliga. También señala que la ubicación del nuevo aeropuerto no se decide en los decretos sino que fue anterior a ellos, tal es así que por e lo se pudo a expropiación. Sostiene que la facultad aeroportuaria es exclusiva de la Federación y no concurrente. Indica que no hay violación a las facultades de zonificación del municipio, dice que ya estaba contemplado en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México; y que además el decreto de 1999 que da nuevas facultades a los municipios, estableció una vocatio legal, es decir, un periodo transitorio de no vigencia hasta que los Estados no hicieran sus reformas.

(continúa)

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano-Regional-Territorial	Coordinación Intergubernamental	Funciones de las Secretarías
			También que "el promotor deberá cumplir con los permisos que en materia de zonificación diga la ley. Por cuanto hace a que violó el Sistema Nacional de Planeación manifiestan que la decisión no tiene razón de estar en el Plan Nacional de Desarrollo. En cuanto al decreto del 74, manifiestan que ha operado la reversión o insubsistencia al pasar más de cinco años. En cuanto a la vocación de los terrenos y la cuestión ambiental manifiestan que en el expediente respectivo obra el dictamen favorable de la autoridad competente. También dice que estamos fuera de tiempo para hacer acques materia ambiental, ya que la construcción del aeropuerto ni siquiera ha empezado. También dice que general zamos, ya que no todos los decretos atacan el aeropuerto. Manifiestan que el Lago de Texcoco no es una reserva ecológica. Diario Oficial de la Federación 20 de Marzo de 1971. Insiste en que no hay ninguna facultad municipal violada y que el municipio no está facultado a defender las garantías individuales.

(continúa)

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano-Regional-Territorial	Coordinación Intergubernamental	Funciones de las Secretarías
En cuanto a la imbecilidad de la utilidad pública, dice que si esa acreditada cuando se dijo que era necesaria la construcción de un aeropuerto y que en el expediente están las pruebas.			S.R.A. Los hechos ni los afirman ni los niegan por no serle propios. Sin embargo, contesta por su refrendo y dice: Acepta el refrendo de 19 decretos únicamente. Manifiesta que con el refrendo no se causa agravio al municipio de Texcoco, ya que el refrendo está dentro de las facultades de la Secretaría de conformidad a lo dispuesto por el artículo 92 constitucional. Manifiesta cómo y con qué causal le piden el inicio de procedimientos de expropiación, la realización de los estudios correspondientes, la construcción de obras y obras. Señala que al ser las afectaciones a ejidos, el municipio carece de interés jurídico, por lo que pide el sobreseimiento. También informa sobre la no vigencia de las reformas al 115, ya que no se modificaron las leyes locales.
En cuanto al anterior decreto que determinó a Zumpango, dice que los decretos son autónomos y que sus condiciones son diferentes, y que decir que por estar tomada esa decisión no se puede tomar otra, es como decir, que hace 50 años se determinó que fuera en plena zona urbana del Distrito Federal y que al no hacerlo, no implica que se anule en otro lugar.			S.H.C.P. Que con la violación argumentada al uso del suelo, no se viola ninguna competencia. Que no hay legitimación al no modificar los decretos la situación jurídica del municipio. Que al no tener efectos retroactivos las sentencias de la Corte (más que en materia penal) los actos reclamados de cualquier modo quedarían intactos y en tal virtud se trata de actos consumados.

(continúa)

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano-Regional-Territorial	Coordinación Intergubernamental	Funciones de las Secretarías
			Manifiesta que no pueden analizarse cuestiones legales sino constitucionales en las controversias, y que no hay facultad constitucional alguna que correspondiendo al municipio, haya afectado la Federación. Manifiesta que si no pesar el municipio garantiza individuos no puede alegar violaciones a los artículos 14 y 16 constitucionales. Manifiesta que no es para el municipio de Texcoco ningún perjuicio, y en tal virtud el juicio es improcedente. Dice que los conceptos de invalidez son insuficientes para derribar los decretos. Luego manifiesta que lo impugnado son normas. Sostiene los actos reclamados manifestando que el referendo no fue afectado.

(finaliza)

Aquí concluye la respuesta de las dependencias del Ejecutivo Federal, al mes de octubre de 2003. El H. Ayuntamiento de Texcoco no ha ofrecido mayores pruebas de la situación que guarda la controversia promovida por el gobierno local. La Suprema Corte no ha dado veredicto al respecto. Sabemos por los medios masivos de comunicación que el Gobierno Federal en agosto de 2002 canceló este proyecto.

Tercera Parte:
El estudio de caso del aeropuerto.
Capítulo 9. La dimensión y evolución del conflicto

9.1 Introducción

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 de 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 reconocen que el desarrollo económico del país se asocia a las distintas obras de infraestructura del país, entre éstas la 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: que las tierras son salitrosas y poco productivas, argumento no 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, 2002).

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 (Cabrero 1996, Borja 1999 y Ziccardi 1999).

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? y ¿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.

9.2 Proyectos alternos

Todo parecería indicar que el gobierno de la República tenía dos propuestas: a) la primera tiene que ver con la posibilidad de construir el nuevo aeropuerto en la región de Texcoco y b) la segunda con la descentralización de las actividades aeroportuarias a Puebla y Toluca, así como la modificación y ampliación del actual aeropuerto de la Ciudad de México. Los costos invertidos en la segunda opción tienden a considerar que el monto del pago de tierras en Texcoco y Atenco, es muy inferior a la inversión que se realiza en las obras del actual AICM, Puebla y Toluca; es decir, sí existió una alternativa en caso de no funcionar el Proyecto Texcoco.

Esta propuesta del gobierno de la República ofrecía una alternativa ante la cancelación del proyecto Texcoco. Se trata de incrementar la capacidad máxima del aeropuerto y eficientar sus actuales servicios. Por otro lado, se busca descentralizar la demanda a otros aeropuertos cercanos, tal es el caso de Puebla y Toluca. Se estima que en tales circunstancias el aeropuerto de la Ciudad de México puede dar un buen servicio en los próximos diez años.

Lo que se deberá considerar es la construcción de un nuevo aeropuerto, ya sea en Texcoco o Tizayuca, pues las operaciones contempladas del actual aeropuerto de la Ciudad de México seguirán en ascenso. Se considera que el AICM tiene un promedio de 44 operaciones por hora, dos pistas secuenciales, no simultáneas, con un tráfico aéreo importante y con un espacio físico pequeño que se compara con

nuestros socios comerciales más importantes, cuyos aeropuertos son el doble o el triple de tamaño y operaciones.

Se puede deducir que el éxito de un aeropuerto no está en función de su tamaño, sino de su eficiencia y flexibilidad para acomodar cambios y transformaciones tecnológicas, así como optimizar el uso y la real y futura demanda. El tamaño no significa que sea mejor o peor, si es más grande garantiza no afectar a zonas urbanas cercanas por el ruido de los aviones, igualmente garantiza tener mejor movilidad en las aeronaves.

Aeropuertos como el de Hong Kong tienen un espacio físico de 1.225 has, mueven anualmente más de 29.7 millones de pasajeros al año. Es decir, el 50 por ciento más de pasajeros que el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Un ejemplo de un aeropuerto demasiado grande es el de Denver, Colorado en EE.UU., con una extensión de 13,727 has y transporta anualmente más de 38 millones de pasajeros y no con los mejores índices de eficiencia. El de la Ciudad de México, cuenta con una extensión 770 has. aproximadamente.

Se estima que el 80 por ciento de pasajeros que usan este transporte en el AICM se ubican en el poniente, norte y en menor medida en el sur de la ciudad, muy pocos usuarios se encuentran en la región oriente del Valle de México.¹¹⁴

El reto para este tipo de transporte sigue siendo la construcción de un nuevo aeropuerto para el Valle de México. Especialistas en este medio de transporte consideran que el AICM ya no es el mejor lugar para esta actividad. Las tareas iniciadas en esta administración resolverán a corto plazo la demanda de pasajeros y de mercancías en un mundo cada día más globalizado, donde el avión será el medio de transporte más eficaz y eficiente en grandes distancias.

Al respecto, el Director General de ASA, Arq. Ernesto Velasco, mencionó la posibilidad de construir otro aeropuerto en la región. "...el caso del aeropuerto de Texcoco fue pospuesto; está ahí esperando que algún día se pueda hacer algo. No vamos a afectar otros terrenos y vamos a conservar el tiempo que se pueda la parte federal de los terrenos que se está protegiendo. La otra dependerá mucho de si se da un desarrollo como se dio en otras zonas del país: que se conserve el espacio, pero el proyecto está pospuesto; el sistema que acabamos de presentar permite una visión de

¹¹⁴ Conferencia dictada el pasado 17 de octubre de 2003 por el Director General de ASA en el Centro Impulsor de la Construcción y la Habitación (EXPOCIHAC), indicando lo poco que viajan personas del oriente del Valle de México. Se considera que aproximadamente el 5 por ciento de los mexicanos usó este medio de transporte para sus diversas actividades relacionadas con los servicios y la recreación.

largo plazo, que si no llegara a los 50 años, que era la opción Texcoco, sí por lo menos 35 años, apoyándose en nuevos desarrollos como en el Valle de Morelos, de Puebla y en Toluca...esto es lo que estamos haciendo para contener la demanda....”¹¹⁵

Aquellos que consideran que la opción Texcoco era la mejor para la construcción del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México, pensaron que la cancelación temporal no significa que en el futuro está posibilidad esté suprimida.

Al nuevo presidente de México (2006-2012), le tocará pensar y estudiar la posibilidad de construir un nuevo aeropuerto para la zona metropolitana de la Ciudad de México.

En el gobierno de Ernesto Zedillo (1994-2000), no se tomó la decisión de ubicar el aeropuerto en la región Texcoco o Tizayuca; eran opciones que ya se consideraban.¹¹⁶ Al inicio de la gestión del presidente Fox se mencionó que en no más de siete meses estaría tomada la decisión, porque si un ex presidente priísta no decidió dónde se ubicaría el nuevo aeropuerto de la zona metropolitana de la Ciudad de México, el gobierno del “cambio” con Vicente Fox sí lo haría. Así fue con los decretos del Ejecutivo del 22 de octubre de 2001, el cual consideró la región de Texcoco.

Es indudable que la decisión fue compleja, tanto al interior del Gobierno Federal como del Estado de México, de Hidalgo y del Distrito Federal, tuvo que enfrentar serios problemas de interpretación sociopolítico, que fragmentaron y politizaron la decisión de la construcción de una obra de infraestructura con un impacto que sería importante desde el punto de vista urbano, ambiental y político, así como por el tipo de desarrollo económico que desenvolvería en toda la región centro del país.

El Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana establece sobre el aeropuerto que: “El punto medular del programa para la ZMVM del inicio del tercer milenio, es el poblamiento del nororiente del valle, previsto en el programa Proriente, cuya viabilidad depende en forma decisiva de la localización del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México en la zona de Tizayuca”. El Proriente, a su vez, es un proyecto de reordenación urbana del Gobierno del Estado de México y del Distrito Federal, vigente desde hace cuatro años como parte del Programa para el Mejoramiento de la Calidad del aire en el Valle de México. Respecto a la construcción de un aeropuerto en el ex lago de Texcoco, que implicaría el cierre de la terminal actual,

¹¹⁵ Esto es parte de lo dicho por el director general de ASA en la conferencia que dictó el 17 de octubre de 2003 en la EXPOCIHAC, “Sistema Aeroportuario del Valle de México”.

¹¹⁶ Al respecto se recomienda revisar los números de la revista Proceso del 1298 al 1302 del año 2001. Así como el informe de la Comisión del Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, 1994-1997.

el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México agrega que la obra sería “contradictoria”, con la idea de un nuevo desarrollo para el Valle de México.

9.3 El inicio del conflicto

En el mes de agosto de 2000, el gobierno del Estado de México empezó a promover el Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco, que entre otras cosas tenía la idea de recuperar gran parte del ex vaso del Lago de Texcoco para distintas actividades ecológicas y construir el nuevo aeródromo de la Ciudad de México.

En el año 2001, en las placas de circulación del Estado de México para vehículos automotores aparece el diseño de un avión que indica que, se considera muy probable la construcción del aeropuerto en su territorio. En distintos medios de comunicación escrita, radio y televisión, se difundió la idea del Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco.

El proyecto que promovió el gobierno del Estado de México se refería así en su mensaje publicitario: “más que un aeropuerto, un proyecto de vida”. Se explicaba en publicidad la idea de recuperar más de 14 mil hectáreas del ex vaso del Lago de Texcoco en un proyecto ambiental, y de paso, la construcción del más importante aeropuerto para el país.

En el mes de febrero de 2001, la difusión era ya importante en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. El titular Pedro Cerisola, se refería a que en no más de siete meses el nuevo gobierno tomaría la decisión, lo cual el anterior gobierno no pudo lograr en seis años. Dos sedes eran las consideradas: Texcoco y Tizayuca.

También el entonces Presidente Municipal de Texcoco de origen perredista, Horacio Duarte Olivares, quién fuera después diputado federal plurinominal, convocó el 4 de marzo a una consulta a fin de que la población decidiera sobre la pertinencia de un nuevo aeropuerto en la región.¹¹⁷

Se efectuó la consulta con el lema: “el aeropuerto en Texcoco ¿sí o no? Los ciudadanos debemos decidir”. No más de 12 mil personas participaron en este ejercicio y aproximadamente el 60 por ciento decidió por “no” al aeropuerto. Por otro lado, el gobierno local de Atenco no realizó consulta alguna pero existía en la época gran incertidumbre entre los habitantes de esta localidad por la posible construcción de un nuevo aeropuerto en la región.

¹¹⁷ Se tomó la información del periódico Reforma del 6 al 12 de febrero y de La Jornada el 9 del mismo mes del año 2001.

En el número 1275 del semanario Proceso del 8 de abril de 2001, se hace referencia a que desde enero de 2000, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) decidió que el nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) se construyera en el ex lago de Texcoco. La revista refiere a los criterios de decisión y sostiene que se escogió el proyecto Texcoco porque minimiza el costo para los usuarios, mejora el uso de los recursos públicos, es rentable para la inversión privada y arroja el menor costo de externalidades y permite apoyar el desarrollo sustentable de su entorno.

El proyecto Texcoco presentado por el gobierno mexiquense se sustentó en la investigación: "Futuro aeroportuario de la Ciudad de México, estudio de la factibilidad técnica", elaborado y presentado en octubre de 2000 por Mitre, empresa estadounidense dedicada a investigaciones sobre el espacio aéreo. Mitre aclaraba que había trabajado con información proporcionada por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y por Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), y que fue contactada en junio de 1996 por el entonces subsecretario de la SCT, Aarón Dychter. En 1997, cuando empezó la privatización de los aeropuertos, se integró un comité de reestructuración para el sistema aeroportuario, encabezado por Dychter, del que también formó parte Alfredo Elías Ayub, ex director general de ASA en el sexenio del Presidente Zedillo y Director de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) en el sexenio del Presidente Vicente Fox.

En el mismo reportaje del semanario se refiere a que en dicho documento que elaboró Mitre, en sus páginas 1-4 y 1-5, hay un análisis sólo aeronáutico y por tanto, factores como financiamiento, desarrollo urbano, tenencia de la tierra, costos de aerolíneas, análisis de suelos e hidrología no fueron considerados. Esta falta de visión integral del proyecto, de sus posibles efectos sociales es donde estuvo la base del conflicto.

En mayo de 2001 la polémica era evidente, el jefe de gobierno de la Ciudad de México, Andrés Manuel López Obrador, se refirió a que no "puede coexistir el aeropuerto de la Ciudad de México con una posible construcción en Texcoco, por lo que los terrenos del sitio actual (Venustiano Carranza) adquirieron un alto valor especulativo, condición que debe ser controlada si ese fuera el caso, no así en la otra alternativa, que permitiría inclusive que la Ciudad de México contara con dos aeropuertos (sic) condición por demás atractiva para una urbe del tamaño de nuestra capital".¹¹⁸

¹¹⁸ Periódico La Jornada, 22 de mayo de 2001. México, pág. 34.

El jefe de gobierno no dijo nada de lo difícil que resulta manejar los desechos sólidos que se producen en la urbe, que equivale a 12 mil toneladas diarias y que más del 70 por ciento son depositadas en terrenos del ex vaso del lago de Texcoco, terrenos que colindan con los municipios cuyos gobiernos son perredistas: Texcoco y Ciudad Nezahualcoyótl. Tampoco se refirió al impacto ambiental que genera la basura de la Ciudad de México. Lo cual lleva a pensar la aceptación que esta zona está destinada a ser el basurero de la gran ciudad.

En junio de 2001 la lucha por el aeropuerto se centraba en dos opciones: Texcoco y Tizayuca, dos municipios considerados como parte de la zona metropolitana de la Ciudad de México. En esta fecha se desconocía la decisión del gobierno federal,..." la inversión de Tizayuca era en su primera etapa de 1,656 millones de dólares y Texcoco proponía 2,863 millones de dólares; a 65 Km. la opción Tizayuca y a 34 Km. la opción Texcoco. Con capacidad para operar dos pistas de manera simultánea la de Tizayuca y la de Texcoco con capacidad para operar tres pistas de manera simultánea. Así mismo, la opción Texcoco proponía recuperar 3,500 hectáreas del ex lago de Texcoco".¹¹⁹

En ese mes de junio los debates se sustentaban en el estudio que elaboraba la UNAM, pero no existía consulta prevista por el gobierno del Estado de México o del Gobierno Federal.¹²⁰

Los grupos ambientalistas manifestaban oposición al proyecto Texcoco, bajo el argumento de la destrucción de obras de recuperación ambiental del vaso de Texcoco y el peligro de choques entre las naves y las aves asentadas en la zona. El Partido Verde Ecologista y su principal dirigente, el Niño Verde Jorge Emilio González, declararon que era el lugar menos adecuado, con un escaso estudio o análisis del impacto ambiental. Recordemos que el Verde Ecologista tenía un resentimiento con el Partido Acción Nacional, por no alcanzar algunas posiciones en el gabinete del Presidente Fox, entre las que se menciona que el padre de Jorge Emilio sería titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).

Por el lado del gobierno local de origen perredista se manifestaba contrario al proyecto del aeropuerto en Texcoco. Los líderes del PRD comenzaban a movilizar a sus bases y el Jefe de gobierno de la Ciudad de México Andrés Manuel López Obrador expresaba su apoyo al presidente municipal de Texcoco y se manifestaba a favor de construirlo en Hidalgo.

¹¹⁹ Nota publicada en el periódico Reforma, "Pugnan por sede aérea", del 10 de junio de 2001, pág. 4ª.

¹²⁰ La idea de reubicar el nuevo aeropuerto en la base aérea de Santa Lucía fue desechada pues implicaría 500 millones de dólares su reubicación y se tendría que consultar a muchos miembros del ejército, además que técnicamente no sería el mejor lugar.

9.3.1 La oposición de los pobladores

El 4 de julio de 2001, el presidente Fox, en entrevista con el comunicador Gutiérrez Vivó dijo: "... Ya se tienen todos los elementos de tipo económico, de tipo de infraestructura, de tipo social, de tipo político, que se han venido recogiendo a través de varios años, nos falta uno solo que tiene que ser imparcial y muy definitivo que es el asunto del impacto ambiental, para ambos lugares, para ambas localizaciones, que está haciendo la UNAM y que nos deben de entregar antes de que termine el mes de julio. A principios de agosto se toma la decisión de en qué lugar y está todo listo para movernos de ahí para adelante a gran velocidad, déjame decirte que gran velocidad son cinco años...".¹²¹

Los grupos ejidales de Atenco, manifestaron inmediatamente su inconformidad: "Tenemos los puños para defender nuestro patrimonio, asegurando que sus familias dependen de las cosechas de diversos cultivos, principalmente de maíz y frijol, por lo que dijeron que lucharán para defender su patrimonio, por todos los medios posibles".¹²²

Mientras tanto, El Programa Universitario de Medio Ambiente (PUMA), entregó al Instituto Nacional de Ecología los estudios de impacto ambiental, tanto para Texcoco como para Tizayuca y las autoridades federales informaban que en agosto o septiembre se sabría de la decisión de dónde se ubicaría el nuevo aeródromo, Texcoco o Tizayuca.

En el mes de agosto de 2001, existieron diversos foros ciudadanos y académicos, fundamentalmente en el municipio de Texcoco y en la Universidad Autónoma Chapingo, acerca de la pertinencia de construir el nuevo aeropuerto de la ZMCM en la región de Texcoco. La opinión mayoritaria de los expertos era contraria a la construcción del aeródromo en Texcoco.

¹²¹ Entrevista realizada el 4 de julio de 2001, por José Gutiérrez Vivó, 88.9 de FM. Monitor de la mañana 7.46 de AM.

¹²² Texto tomado del Libro Atenco, el Peso del Poder y el Contrapeso de la Resistencia Civil, de Cristina Alcayaga, Editorial Porrúa Hermanos, México, 2002, pág. 53.

Dentro de las conclusiones que derivó el estudio del PUMA, pueden mencionarse las siguientes:¹²³

- Ambas opciones se encuentran en sitios ambientalmente degradados por actividades humanas.
- El agua superficial y subterránea, los suelos, la vegetación y la fauna presentan actualmente un grado de deterioro considerable.
- Cualquiera de las dos opciones tendrá efectos desfavorables sobre el ambiente, según la evaluación global.
- Los efectos desfavorables atribuibles al NAICM podrían ser prevenidos, mitigados o compensados a través de una rigurosa planeación que norme los procedimientos de construcción y manejo ambiental.
- Los efectos ambientales más severos que producirá el NAICM estarían relacionados con la disponibilidad y contaminación de los principales efectos ambientales de las dos opciones que serán generados por el crecimiento poblacional y la expansión urbana.

En los grupos ejidales de Texcoco y Atenco había una gran incertidumbre por la construcción del nuevo aeropuerto en la región; porque todo parecía apuntar hacia que el gobierno federal ya había decidido que fuese Texcoco.

En septiembre de 2001 se incrementó la inconformidad por el informe elaborado por el PUMA. La doctora Patricia Escalante Pliego solicitó que se retirara su nombre del Informe final del Programa Universitario del Medio Ambiente para la ubicación del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México. Los investigadores que participaron (106), que analizaron los temas de flora, fauna, aire, hidrología, suelos y desarrollo urbano, suscribieron una cláusula de confidencialidad por cinco años, que impide usar la información “sin el consentimiento previo y por escrito de la autoridad competente de Aeropuertos y Servicios Auxiliares”.¹²⁴

El Gobierno de la Ciudad de México y la Asamblea Legislativa, con el apoyo de todos los partidos, entregaron al gobierno federal un acuerdo en donde rechazaban la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco. Se afirmaba que ubicarlo en el ex lago de Texcoco sería un error histórico para la sustentabilidad de la Ciudad de México y la zona metropolitana, pues afectaría a sus habitantes en lo ecológico, en lo urbano, en lo social y en lo económico.¹²⁵

¹²³ Fragmentos del Resumen Ejecutivo, “Evaluación ambiental comparativa de dos sitios considerados para la ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)”, UNAM. 2001.

¹²⁴ Nota publicada en el semanario Proceso del 23 de septiembre de 2001, número 1299, México, pág. 20-21.

¹²⁵ Periódicos, La Jornada y Reforma del 21 de septiembre de 2001. Pág. 32 y 12ª, respectivamente.

El 22 de octubre de 2001, se incrementó el conflicto por la construcción de un aeropuerto en la región de Texcoco porque se dan a conocer los Decretos de expropiación de la zona de Texcoco del Ejecutivo Federal: “el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, llevará a cabo la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México, en una superficie del ex lago de Texcoco...”¹²⁶ De esta forma el gobierno federal transportaba una decisión que muy probablemente ya se había tomado hacía varios meses.

9.3.2 La cancelación del proyecto

Finalmente el 2 de agosto de 2002, el Presidente Vicente Fox canceló el Proyecto de la expropiación para la nueva terminal aérea en Texcoco, bajo la justificación de que no existían las condiciones sociales para ejecutar el proyecto, decisión que por primera vez se sustentaba en un análisis correcto de la realidad local.

El proyecto de construcción del aeropuerto en Texcoco tuvo formalmente su fin jurídico al entrar en vigor el decreto presidencial que publicó el Diario Oficial mediante que cancela el proyecto del aeropuerto en Texcoco, con el cual se abrogaron, “de manera total, lisa y llana”, todos los decretos que dieron origen a la expropiación de tierras en la zona y que desataron una intensa movilización social de los ejidatarios de San Salvador Atenco.

La publicación establece como justificación de la marcha atrás del gobierno federal, que a pesar de la forma “cuidadosa y respetuosa del régimen legal y reglamentario de la expropiación” del gobierno federal, “diversas condiciones de hecho y de derecho vuelven el proyecto incompatible con la preservación de orden y la paz social y, en consecuencia, la superficie de que se trata no ha sido utilizada para cumplir con el objeto de la expropiación”.

Asimismo, el Diario Oficial publicó el dos de agosto de 2002 tres decretos correspondientes a las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, Reforma Agraria y Medio Ambiente, así como uno más relacionado con la Comisión Nacional del Agua. Las consideraciones del decreto abrogatorio de la SRA hacían referencia

¹²⁶ Fragmento del Decreto de Expropiación publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de octubre de 2001. El fundamento jurídico lo sustenta el ejecutivo en los artículos de la Constitución 1º, fracciones VII, X, y XI, 2º, 3º, 4º, 10, 19 y 20 de la Ley de expropiación, con lo dispuesto por el artículo 7º, fracciones I, II, IV y VIII de la Ley de Aguas Nacionales, 31, 32 bis de la Ley de Aguas Nacionales y 31, 32 bis y 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

que tras el anuncio de la expropiación se depositaron los recursos para indemnizar a los ejidatarios, “mismos que no han sido solicitados por sus beneficiarios”. Explicó que varios ejidos iniciaron un movimiento en el que manifestaron, por diversas vías, su oposición a las expropiaciones referidas, por lo que el gobierno federal realizó diversas gestiones de carácter conciliatorio con los afectados, las que a la fecha no han fructificado. Igualmente explicaba que debido a los procesos jurídicos en marcha, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, así como la de Comunicaciones y Transportes, no tomaron posesión material de las superficies expropiadas.

Per la pugna ejidal no sólo canceló el aeródromo, también la derrama económica de 2 millones de dólares anuales que el proyecto traería a la región y la instalación de dos parques industriales, 210 empresas de alta tecnología, tres centros comerciales, nueve hoteles y 20 restaurantes, informó el gobierno del Estado de México.

El 6 de agosto, el jurista Ignacio Burgoa Orihuela consideró como “un triunfo” la abrogación del decreto presidencial expropiatorio del 22 de octubre pasado y aseguró que: “abiertamente” se puede decir que la cancelación del proyecto para la construcción del nuevo aeropuerto “es un fracaso” para el gobierno del presidente Vicente Fox. Sin duda, también fue un proyecto políticamente muy costoso para el gobierno priista del Estado de México. Entrevistado telefónicamente, el abogado recordó cada una de sus declaraciones hechas a la prensa, así como los argumentos que expuso ante el juzgado de distrito con sede en Nezahualcóyotl, en el sentido de que el proyecto “nació moribundo”, pues fue violatorio del artículo 115 de la Constitución, al transgredir la soberanía municipal. Consideró como un triunfo suyo la cancelación del proyecto y dijo que estaba muy contento por la rectificación del presidente Vicente Fox. Comentó que este caso es uno de los más importantes en su larga vida de abogado, que rebasa los 60 años. También consideró que la actual administración federal en este caso y en todos los demás, debe mantenerse ajustada a la ley.¹²⁷

¹²⁷ Información obtenida en el buscador Google de Internet el 11 de enero de 2004.

Conclusión
de la Investigación.

Conclusiones

Los Movimientos Sociales

1.- Los movimientos comunitarios como el experimentado con la propuesta del aeropuerto en los municipios metropolitanos de Texcoco y Atenco, reflejan que las nuevas movilizaciones en el país no están representadas por una sola causa, como fue probablemente en el pasado. Ahora pueden asumir una lucha común de corte campesino, obrero, clase media y popular donde existe la idea de apropiación y defensa de un territorio, de una serie de costumbres, de una cultura, de lo local contra lo global, de desafiar al otro, en este caso, representado por el Estado, lo cual parecería estar permeado por los procesos metropolitanos de la gran ciudad.

2.- Este movimiento estuvo marcado por un carácter multifacético y por diversos actores, así como de las múltiples dimensiones que tuvo el proyecto del aeropuerto internacional.

3.- Tampoco se trata de movimientos sociales que se puedan ubicar en cambio de status de campesinos a obreros o nuevos trabajadores ubicados en el sector terciario de la economía. La reflexión va encaminada a entender cómo se articula este tipo de movimientos contrarios en un momento a un proyecto urbano, permite ubicar e identificar cuáles son las principales demandas de los ciudadanos, sus posibles limitaciones en el mismo proceso de articulación desde una perspectiva sociológica, examinando sus categorías, actores y posibles transformaciones del actor-sujeto.

4.- 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 Chiapas y el movimiento del 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, sórdida y silenciosa, por los distintos actores de la sociedad, ha cobrado fuerza.

5.- 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. Este movimiento que se vinculó a un megaproyecto urbano, donde se manifestó un descontento social por una decisión de gobierno, se presentó en un contexto donde el Estado empezó a considerar problemas similares a los de Atenco en un ambiente social-político, donde se exigía mayor participación ciudadana y acuerdos entre los distintos actores; un ejemplo fue la marcha del silencio contra la inseguridad y violencia efectuada en la Ciudad de México el 27 de junio de 2004.

6.- No se dijo que este era también un problema sociológico derivado de la propuesta de una obra urbana, donde la modernidad podía ser expresión del nuevo estilo de vida; donde la tradición y las costumbres se verían seriamente transformadas y se reducía el asunto a un radicalismo de un grupo social probablemente contrario a las políticas neoliberales del Estado.

Aspectos Social, Urbano y Ambiental

7.- 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.

8.- 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

estamanerasedangrandesasentamientosurbanosdealtoimpacto¹²⁸enmunicipios como Ixtapaluca, Valle de Chalco, Chalco, y más recientemente en Chicoloapan, Chimalhuacán, 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.

9.- Definir un área o zona metropolitana como la de la Ciudad de México, está en función de las divisiones jurídicas, político-administrativas. Lo importante es considerar la problemática que genera la conurbación, donde los conflictos se complejizan y se extienden sobre dos o más entidades, con régimen de gobierno diferente y con problemas propios. En el trabajo realizado se pudo observar que muchos problemas metropolitanos se están trasladando al Estado de México; donde el reto es para los municipios que se encuentran de manera contigua a la ciudad, pues las jurisdicciones entre dos o más entidades no permiten la solución a problemas comunes, tal es el caso de los servicios públicos, tránsito, seguridad, pago de impuestos, problemática ambiental y una adecuada planificación urbana.

10.- De mantenerse la actual tendencia urbana en el oriente de la zona metropolitana, probablemente se agudizarán los problemas que son más notorios y que el trabajo realizado permitió identificar tres puntos básicos: a) El abandono de las zonas rurales y una constante migración a los centros urbanos en busca de un mejor empleo, b) surgimiento de grandes hacimientos en la periferia de la Ciudad de México y c) el cambio de uso de suelo, ya que terrenos que eran destinados a actividades agrícolas y ganaderas, han pasado a ser parte de un proceso especulativo, destinado fundamentalmente a la vivienda de alto impacto o del llamado de "interés social", donde no se ha considerado el impacto ambiental, los procesos de degradación del suelo, el recurso agua, la adecuada coordinación entre los planes y programas de desarrollo urbano y un congruente ordenamiento urbano y ecológico de la región.

¹²⁸ 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.

11.- Los problemas ambientales más conocidos y que experimenta de manera cotidiana la población en la región, son los relacionados con la calidad y escasez del agua y la calidad del aire, mismos que se han tratado de reducir a una situación administrativa de solución técnica y pocas ocasiones relacionada, en todo caso, a las políticas públicas. En el trabajo realizado se detectó que en el tema ambiental ha faltado integrar los elementos sociales, económicos, políticos y culturales en las agendas relacionadas a esta temática. El tema ambiental es referente multidisciplinario, lo cual no podemos dejar de considerar en la propuesta de las políticas públicas. Los avances han sido lentos y poco eficientes, se sabe que no es un trabajo sencillo, el cual no será resuelto en un corto plazo; se requiere de esfuerzos coordinados entre los niveles de gobierno, reconociendo las profundas contradicciones que se presentan; es un tema que se relaciona con lo territorial, con el uso de suelo, con la calidad de vida, donde la conexión entre lo social y lo natural se ha limitado al propósito de internalizar las normas ecológicas y tecnológicas a las teorías y las políticas económicas, dejando al margen el análisis del conflicto social y al terreno estratégico de lo político que atraviesa el campo de lo ambiental.¹²⁹

El proyecto del Aeropuerto

12.- En el Proyecto del aeropuerto predominó la escasa participación ciudadana, es de recordar que esta posee fundamentos políticos y económicos fundamentales en la vida democrática de nuestro país. En el ámbito local la participación ciudadana tiene mayores posibilidades de ser efectiva; es donde se accede a bienes y servicios que van a conformar una dimensión social de la ciudadanía.

13.- 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 está seriamente cuestionado y mediatizado por intereses políticos y económicos.

¹²⁹ Leff. Ob. cit, 1994.

14.- 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 y 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, fueron poco congruentes en la misma propuesta del proyecto.

15.- 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.

16.- Podemos decir que el papel de los gobiernos locales y sus facultades jurídicas establecidas en las reformas hechas al artículo 115 de la Constitución, son relevantes en el caso del Estado de México, ya que derivan de una relación e integración con la zona metropolitana de la Ciudad de México. Esto refleja la nueva perspectiva urbana de la mayor complejidad, donde los gobiernos locales tienen competencias para actuar en las funciones relacionadas con el uso del suelo y en su planificación.

17.- Texcoco es el municipio que económicamente es el más importante de la región III y del distrito electoral estatal XXIII, su impacto cultural es considerable para 20 municipios del oriente del Estado de México y ha experimentado un cambio importante en su economía que anteriormente se fundaba en el sector agrícola, ganadero y forestal, que se transformó en los últimos dos decenios; ahora predomina la actividad terciaria dedicada a los servicios, fundamentalmente el sector educativo que genera una derrama económica importante. También el comercio es de lo más trascendental en su desarrollo económico y es un municipio más fuerte en términos municipales. En comparación con Atenco, este es un municipio menos consolidado, con menos fuentes de trabajo y dependiente de una economía regional en gran medida, su impacto cultural es menos importante que Texcoco, sin embargo sus pobladores tienen presencia en toda la zona.

El conflicto del Aeropuerto y las Hipótesis

18.- El esquema del transporte aéreo en México ha ido conformando espacios y territorios, lo cual se traduce en fragmentación de regiones con un tipo de crecimiento económico y un desarrollo urbano poco evaluado y analizado en los estudios académicos, así como en las propuestas de las políticas públicas, las cuales en su mayoría no consideran los grandes megaproyectos urbanos. Las terminales áreas establecen nuevos procesos urbanos y de infraestructura en el país, en el cual se asignan nuevas funciones y tareas en las ciudades y zonas metropolitanas, tal es el caso de la propuesta cancelada del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que sería ubicado en los municipios de Texcoco y Atenco, en el Estado de México. Es de reconocer que actualmente el país está inserto en el contexto de la competitividad económica mundial, por tanto, requiere de nuevas y mejores infraestructuras, de aeropuertos, puertos, vías férreas, carreteras y de telecomunicaciones, las cuales serán fundamentales en el desarrollo del país en los primeros años del siglo XXI.

19.- Actualmente el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) se encuentra saturado por el tráfico aéreo; la propuesta de descentralizar las actividades aeroportuarias a Puebla y Toluca, así como las mejoras realizadas al AICM permitirán por un tiempo mitigar la demanda de estos servicios. Seguramente será inevitable considerar la propuesta de construir un nuevo aeropuerto para la gran ciudad, es una situación que el Estado no podrá eludir en un futuro y mientras no existan otras alternativas en el transporte en general, el aéreo seguirá siendo una alternativa en los servicios financieros, comerciales y turísticos, en el plano nacional e internacional.

20.- Parecería que el énfasis del proyecto aeroportuario eran las dimensiones técnica y jurídica, que se asociaban en mucho a los actores gubernamentales, mismas que resultaron en el presente trabajo no ser las únicas y precisamente fue uno de los puntos más cuestionados. El caso de estudio ofrece un panorama más amplio, pues el contenido comprende la dimensión técnica, económica-financiera, jurídica, social, política y ambiental, así como los aspectos de decisión más importantes para la construcción de un megaproyecto urbano en la zona metropolitana más importante del país. En el momento de decisión prevaleció un criterio técnico, poco comprensible para la mayoría de los sectores de la población. Los estudios realizados por la S.C.T y A.S.A, consideran que los problemas técnicos eran superables; el asunto de las aves no era suficiente para suprimir un proyecto como el de Texcoco. El aspecto de las características edafológicas tampoco; la cuestión de aeronáutica era más importante y esto ya había sido superado con los estudios de MITRE que consideraron que la mejor opción era Texcoco sobre Tizayuca.

21.- El elemento político fue determinante, no existió una real y verdadera operación política por parte del Estado; no existió una capacidad de negociación por los distintos actores, fundamentalmente los gubernamentales. El tema político rebasó en mucho una decisión técnica que no fue suficientemente sustentada; y al final nuevamente la decisión política fue mayor que la jurídica con la cancelación del aeropuerto antes de conocer la decisión de la Corte.

22.- El panorama político en esta región está encaminado en gran medida a mantener la tradición política-electoral, es decir, los resultados electorales del año 2003 y 2005 confirman una presencia importante en la región del Partido Revolucionario Institucional. La segunda fuerza es el Partido de la Revolución Democrática y la tercera está representada por el Partido Acción Nacional. Es así que pensar en un aeropuerto en esta región implica conocer la conformación política y el tejido social de cada municipio; la clasificación de prioridades dependen en gran medida de criterios políticos y no de un simple cálculo electoral, ya que el entorno regional va más allá de los votos de un trienio y el interés tiene que ver con una adecuada gobernabilidad.

23.- En los últimos 30 años, no existe antecedente alguno respecto al proyecto de una obra pública que presentara tanta polémica; tampoco existen en los últimos 50 años antecedentes de que algún municipio del oriente del Estado de México presentara controversia constitucional contra el ejecutivo federal; lo cual adquiere nuevas dimensiones que involucran a nuevos actores permitiendo un análisis más amplio en el plano académico y de las políticas públicas.

24.- A más de tres años del conflicto por el aeropuerto, en Atenco los ejidatarios tienen una opinión distinta en cada comunidad; consideran que vender ciertas tierras no sería tan malo, si esto conlleva una mejoría económica y social para sus localidades. Así también entre los ejidatarios y pobladores de Texcoco existe hoy una opinión diversa. El Proyecto de Texcoco se politizó y esto no necesariamente es malo, la pregunta sigue siendo ¿Qué tan factible es construir un nuevo aeropuerto?, es conocido que la capacidad actual del aeropuerto aún es limitada a pesar de las nuevas tareas emprendidas como la descentralización de actividades y de servicios a los aeropuertos de Puebla y Toluca.

25.- Dentro de los actores sociales destaca el papel del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), que tiene su antecedente inmediato en el movimiento Unidos por Atenco. Cuya organización se consolida posterior a los decretos de expropiación del 22 de octubre de 2001. Fue así que el frente empieza a tomar sentido y organiza sus diversas demandas, fundadas en la defensa de los predios expropiados de Texcoco y Atenco. Durante el tiempo que duró el conflicto del aeropuerto, el

Frente de Pueblos en Atenco, se vinculó con diversas ONG'S, académicos y estudiantes, organizaciones nacionales e internacionales, ambientalistas, grupos sociales de España, Italia y Francia, entre otros.

26.- La construcción de un nuevo aeropuerto internacional en la región de Texcoco parece lejana; esta necesita de un territorio importante, pues significa nuevas vialidades, incorporar nuevo suelo urbano, nuevas reservas de suelo, mejor concordancia entre las entidades político-administrativas, nuevas zonas destinadas a vivienda, zonas destinadas a reserva ecológica, modificación de la fisonomía rural y urbana; generación de nuevas actividades económicas, sociales y financieras considerando que existe una real especulación en el uso de suelo y en el espacio urbano-rural de la periferia de la Ciudad de México.

27.- El tema del aeropuerto incluyó a varios actores de la sociedad civil, de la clase política nacional y de diversos grupos académicos, sociales independientes; la lista es grande, más la sociedad mexicana estuvo enterada y la opinión sigue siendo polémica, cuestionable y cada sector de la sociedad mexicana ofrece opiniones diferentes.

Comprobación de hipótesis

Nuestras hipótesis buscan establecer la relación entre el megaproyecto del aeropuerto como caso de estudio y los municipios de Texcoco y Atenco ubicados en el oriente de la zona metropolitana de la Ciudad de México; donde se analizan las múltiples dimensiones de este tipo de proyectos y el papel de los distintos actores.

1.- La primera hipótesis considera la construcción del megaproyecto del aeropuerto en la zona metropolitana de la Ciudad de México, lo cual implica poner en juego distintas dimensiones (económicas, sociales, políticas, ambientales y jurídicas) y la participación de diferentes actores que actúan en un contexto social y de tensión política.

- Para sostener esta hipótesis, en la tercera parte se precisa cómo abordar una propuesta urbana donde existen distintas dimensiones en su tratamiento y la cual puede asociar a distintos actores, por consiguiente, no se puede analizar y estudiar un megaproyecto urbano a partir de una sola perspectiva. La polémica que generó la crisis política en su momento, así como el conflicto que existió, involucraron varias dimensiones en un territorio, donde los actores no solo participan como espectadores, en todo caso, se ofrece un espectro más amplio, donde lo jurídico, lo social, lo político y lo ambiental son fundamentales en un tratamiento multidisciplinario de propuestas de obras urbanas de

gran magnitud, además el espacio, el territorio, lo cultural, lo social y lo institucional tienen un peso fundamental en la acción de gestión de cualquier nivel de gobierno.

- Igualmente, en el estudio realizado se demuestra como los megaproyectos urbanos presentan múltiples dimensiones en sus propuestas originales, donde es de la mayor importancia comprender estos temas desde una perspectiva no sólo arquitectónica, sino de la ingeniería, de los procesos culturales, científicos, tecnológicos y políticos en el contexto de la globalización, en la cual se encuentra inserto nuestro país. Se reflexiona sobre los grandes proyectos urbanos los cuales están a veces pensados más en el plano técnico. Ejemplo de lo anterior, pueden ser los segundos pisos construidos en la Ciudad de México en los últimos cuatro años, donde no se presenta una reflexión mayor de sus efectos sociales, ambientales, económicos o políticos. Poco se dice de las inversiones generadas y quiénes son los realmente beneficiados; en este sentido el trabajo efectuado permitió una reflexión y crítica sustentada a este tipo de proyectos, en los cuales no fueron consideradas las distintas dimensiones técnicas, urbanas, económicas, jurídicas, sociales y políticas, donde no existió una participación determinante de los distintos actores sociales y gubernamentales.

- La racionalidad tecnocrática prevaleció sobre una decisión política; es así que se describen en el trabajo las etapas y puntos de tensión del movimiento contrario al aeropuerto; las posibles soluciones políticas se convirtieron en decisiones jurídicas, que no solucionaron del todo un conflicto social derivado de un megaproyecto urbano. La racionalidad política prácticamente no existió, y en todo caso, prevaleció un cálculo político que se tradujo en las elecciones locales en el año 2003 y seguramente en el 2005 y 2006, cuando se eligió gobernador del Estado de México y presidente de la República.

2.- La segunda hipótesis se refiere a los movimientos sociales que se oponen a la construcción de un megaproyecto urbano que despliegan una acción conflictiva entre actores que son portadores de intereses diferentes e incluso contrapuestos, identificándose tensiones y protestas movilizadoras.

- Estos movimientos observan distintos y diversos cuestionamientos, algunos sectores de la sociedad mexicana consideran que es una demanda incomprensible; para otros es el gran cuestionamiento al problema del campo que vive nuestro país, el cual adquiere relevancia, en este caso, por ser una zona cercana a la gran ciudad y ubicada en el área metropolitana más grande del país.

- Refiriéndose a los movimientos sociales, es pertinente apoyarse en el francés Alain Touraine (1994), quien se centra en la acción conflictiva, donde la acción colectiva supone la existencia de un actor, de otros actores portadores

de intereses diferentes de los suyos y de un campo social en que se sitúan sus relaciones. Dichos actores son fuerzas sociales que buscan ejercer cierta influencia sobre decisiones que se impondrán a una colectividad. Como sucedió en Atenco y Texcoco.

- Las grandes ciudades son el escenario de las nuevas luchas sociales, donde las obras urbanas adquieren una dimensión no tradicional y donde el conflicto social y político puede ser determinante en el devenir histórico.

3.- La tercera hipótesis tiene que ver con el efecto aún no valorado por los actores sobre la gestión y las tareas de los gobiernos locales en relación con el suelo urbano y sus usos.

- Texcoco y Atenco han tenido que enfrentar y acostumbrarse a un desarrollo urbano poco ordenado, mal planificado en sus distintas localidades que ha implicado mayor dotación de servicios públicos (agua potable, energía eléctrica, drenaje, entre otros); redefinición de la población en sus territorios, cambio de uso de suelo de agropecuario a urbano, semi-industrial o comercial en los últimos dos decenios. Estos municipios se han convertido en una extensión de la gran ciudad, toda vez que se entrelazan tradiciones, formas de organización, expresiones culturales, valores, formas de vida de sus pobladores con la influencia de la ciudad; de la modernidad, donde los distintos actores se estructuran a partir de cierta identidad, de ciertos principios, con una condición sociocultural y características de una zona que pertenece a la metrópoli más importante del país.

- En Texcoco y Atenco, los ejidos se han visto presionados por el crecimiento demográfico natural y por la población migrante que busca nuevas alternativas; existe una alteración de la norma y la ley, lo cual ha permitido que tierras ejidales se conviertan en terrenos urbanos sin los adecuados servicios, esto ha causado daño al sector agropecuario y a los ecosistemas de la región.

- La problemática ambiental de los municipios de Texcoco y Atenco, presenta diferentes características, aunque también comparten problemas comunes como la demanda de más agua, contaminación atmosférica, disposición de residuos sólidos y erosión del suelo agrícola. En todo caso, se requiere un análisis más serio en la reflexión de los asuntos ambientales, donde creemos que sí es posible programar y planificar de mejor manera las actividades sociourbanas con los temas ecológicos y ambientales de la región.

- La construcción de un megaproyecto urbano en la región de Texcoco tiene que ver con la relevancia de lo local, lo regional y la periferia, donde en teoría se fortalece el papel de los gobiernos locales, siendo el ámbito urbano de lo más destacable, ya que es en el gobierno local donde se aprueban y

modifican los planes de desarrollo y administración de los usos de suelo. Es preciso analizar la dimensión jurídica y abordar las reformas municipales, que presentan un componente fundamental en la reforma del Estado, donde es necesario avanzar en la adecuación de las constituciones estatales. Tal es caso del Estado de México, donde existe una coyuntura que permite articular distintas dimensiones, no tan sólo jurídicas, sino que se puede fomentar la participación de los distintos actores sociales, políticos e institucionales y donde se vinculen los cambios de una estructura municipal con mayores capacidades institucionales que puedan adaptarse a los cambios que suceden en la vida regional, en la política, en los procesos económicos, en la población y en sus territorios.

- Sobre el papel que juegan los gobiernos locales, estos se asocian en mucho en la gestión local con una adecuada administración donde puedan enfrentar los problemas y demandas más importantes de la población, atendiendo un mandato de la comunidad. Esto comprende varias dimensiones, entre las más importantes se encuentra la espacio-territorial, la financiera, la social, la ambiental. En el periodo de gobierno (2000-2003) de la administración local, básicamente se observó y se analizó el presupuesto de los ayuntamientos de Texcoco y Atenco y las obras realizadas con la disponibilidad de su presupuesto y lo que probablemente hubiesen significado a los gobiernos locales, obras de gran infraestructura urbana que no se consideraron en ese momento.

Anexos

Entrevistas realizadas sobre el asunto del aeropuerto.

Entrevista realizada al líder del FPDT, David Pájaro Huertas.

Resumen de la entrevista realizada el 25 de marzo de 2004 al M.C. David Pájaro Huertas, líder del llamado Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), uno de los principales actores del movimiento opositor a la construcción del aeropuerto en la región Texcoco. De profesión Ingeniero Agrónomo, egresado de la ex Escuela Nacional de Agricultura, con una maestría en el Colegio de Postgraduados, especialista en Edafología, actualmente es académico del mismo Colegio en el área de génesis del suelo. Es originario de San Salvador Atenco.

¿Cómo se origina este movimiento?

“El movimiento surge el 22 de octubre de 2001; cuando se hace el anuncio oficial por Pedro Cerisola, Secretario de Comunicaciones en México. El movimiento se externa, se evidencia; lo del aeropuerto tiene como 30 años este asunto; soy de Atenco y ejidatario también. Desde hace más de 10 años se pensaba construir una carretera que iba a afectar a terrenos de Atenco. La oposición al aeropuerto ha tenido 12 años en aspecto de tiempos, ya que la gente tenía conocimiento. Desde antes había gente que también tenía simpatía con el proyecto; la mayoría no simpatiza con el proyecto, pero hay gente que sí lo quiere.

¿Qué opinas de las personas del municipio que tienen una opinión distinta de aquel movimiento que se inició en el año 2001?

“El evento ha tenido altibajos; en tres años la percepción de las comunidades es similar a la postura de los diversos niveles de gobierno. La gente aprendió demasiado, va en tres vías: a) que el gobierno no es honesto, b) que el gobierno tiene la mira sobre nuestros terrenos y c) que ahora al gobierno hay que exigirle; no hay que rogarle ni pedirle; todo es motivo a que la gente siga en pie de lucha, todo lo que dices es verídico y lo que has detectado es cierto.

“Si viniera nuevamente un evento, desde la perspectiva, legal, política, el gobierno federal tendría una tarea muy difícil, porque al menos en el asunto legal, nadie puede ser juzgado por el mismo delito. No se puede expropiar dos veces por la misma causa. Esa evidencia la conoce la gente: tanto en los asentamientos irregulares como en los terrenos agrícolas, la lucha sigue...

“Si tú vas a la cabecera municipal, hay una aparente calma, la gente está observando, está en pie de lucha. La gente tiene muy presente la semana trágica entre el 11 y 14 de julio de 2002 y no se les olvida...., esto es por lo que la gente sigue en la lucha,

esa es mi percepción y a tres años de distancia de lo que todo mundo conoce.
 “Mi opinión personal es que seguimos activos como hace 10 años...”.

¿Ya se canceló el proyecto del aeropuerto? ¿Qué desean ustedes para Atenco? ¿Estarían dispuestos a vender sus tierras a un buen precio?

“Tengo la evidencia suficiente para decir que alguien como yo, no va a vender su tierra, tengo un fuerte arraigo a ella. Como nota, me hacen ejidatario como muchos en México, sin que hubiera nacido ahí. A mis 15 años mi padre dijo en una asamblea [quiero una parcela porque tengo un varón]. A los 25 años, mi padre me dijo: [David vas a atender esa parcela: ¿sí o no?] sí la voy a atender. ... llevo 20 años con lo que aprendí en mi formación básica en suelos, después de la licenciatura. Mi proyecto de vida, coyuntural, me lleva a decir que: yo no estoy viejo de cuerpo, pero de mente sí, veo que la única manera que tenemos nosotros los pobladores ribereños del exlago de Texcoco, de mostrar que no vamos a vender a ningún precio, es llegar y establecernos y mostrar al mundo que esas tierras, que están catalogadas de inservibles, sí sirven; y no nos pueden sacar de nuestra circunstancia.

“Ahorita nuestra defensa no va a ser con machete, con acciones muy concretas. Tenemos puntos específicos; se les muestra lo que puede hacer la gente, por desgracia no es la mayoría la que piensa así. Hay gente que se va a aliar con el gobierno, tenemos buenas tierras, de mediana calidad”.

Los estudios del PUMA; ¿que opinión tienes al respecto?

“Mi formación técnica me dice que un levantamiento de suelos, si es de ingeniería o agronómica, se requiere de un especialista de suelos. Que yo sepa, la UNAM no genera especialistas en suelos; están en Chapingo y se pulen en el Colegio. Supongo que el estudio del PUMA cayó en un desconocimiento, jamás vimos un levantamiento de suelos.....a mí me da risa; o lo hicieron de noche o fue un gran fraude, que me inclino a ese sentido, porque a nivel municipal tenemos casi 6 mil hectáreas de terreno. Somos seis ejidos, nunca vimos nada raro, los estudios técnicos nunca los vimos, etc. ¿Cómo se hizo el estudio? A menos que haya sido generada en los últimos años y fuera un refrito.

Asimismo, David Pájaro se refirió a que el INEGI declara a Atenco como urbano, pero “es la babosada generada por una institución. Yo tengo datos que somos un municipio rural. Atenco lo consideran como parte de la zona conurbada. Eso ya tiene otras implicaciones del oficialismo de la información, del neoliberalismo. Sin embargo, a nivel internacional, es vuelta al pasado, el neopopulismo; en cinco años el que tenga tierra y la cultive y siembra con frijol, habas, aves de corral, va a salir

adelante, el que no, tiene un destino que se va a pauperizar completamente.... todo es "mata a fulano", "vende droga, etc...". Estoy de vuelta al pasado cuanto tú me preguntas [¿qué está haciendo el FPDT?] Volviendo al pasado, siembra tu tierra, fíjate como a través de esa cadena, es empezar a vivir... tenemos una alternativa en la buena tierra; ofrecer productos, es un proceso, y se está dando.

"El problema de Atenco es que van a vivir en las megalópolis, es difícil proteger cinco mil hectáreas... todo se destapa cuando se inicia este proceso; estamos sintiendo el desprecio, la indiferencia, todo lo negativo del gobierno, local y estatal, y no se diga del federal...".

¿Cómo ves la opción Tizayuca?

"Tizayuca tampoco es la opción, de acuerdo con la información técnica que cuento, ni Texcoco, ni Tizayuca sería la mejor opción...".

Entrevista realizada al investigador Roberto Eibenschutz, UAM/Xochimilco.

Entrevista realizada al Maestro Roberto Eibenschutz,¹³¹ de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. Ex rector de la UAM-X y ex Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México en el periodo de Cuauhtémoc Cárdenas; en el 2001 asesoró e impulsó con el Gobierno del Estado de Hidalgo el Proyecto de Tizayuca, con la idea de construir el aeropuerto en esta región.

¿Por qué Tizayuca?

"Independientemente de que técnicamente Texcoco tuviera todas las posibilidades y condiciones para desarrollarse, aun así Tizayuca es una mucho mejor opción. ¿Por qué?, el problema de la ciudad de México, todos lo conocemos: un crecimiento totalmente descontrolado. El DF ha dejado de crecer en población, pero no los municipios metropolitanos de manera importante, en condiciones muy inadecuadas; la tendencia de la zona metropolitana es muy mala. Los nuevos desarrollos son de dos tipos: 1) los irregulares en las zonas ejidales con todas las consecuencias, 2) las grandes concentraciones de vivienda, que no tienen más que hacinamientos, que están en ghettos, y ese es el futuro en su crecimiento.

"Existe un programa de ordenación de la zona metropolitana, vigente, firmado por el gobierno del Distrito Federal, del estado de México y de la Federación, publicado en el Diario Oficial. El programa va hacia al norte para reordenar esta estructura

¹³¹ Agradezco la entrevista concedida en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, el 17 de marzo del 2004.

metropolitana; es decir, rumbo a Tizayuca, con condiciones más favorables para un aeropuerto, y se vio como la posibilidad de estructurar un desarrollo regional, organizado, fortalecido con lo que significa un aeropuerto, pensando en una estructura urbana.

“Que alguien diga que la única solución al crecimiento poco controlado es el de construir un aeropuerto está loco... Es muy contradictorio poner un aeropuerto, todos los aeropuertos. Es un detonador importantísimo, empresas de todo tipo, aduanas, bodegas, industria y hoteles y centro recreativos; son verdaderos polos de desarrollo. Precisamente una inversión de esta magnitud hay que aprovecharla, en un lugar adecuado, con un crecimiento ordenado.

“Alrededor de este tipo de inversiones se mueven intereses muy fuertes; y desde luego, la decisión de un gobierno. Los intereses están muy ligados a la tierra... Ahora hay otros intereses económicos. Los inversionistas van a hacer negocio aquí o allá, donde sea lo van a hacer. Las licitaciones se ganarán en un lado u otro; lo que no aparece son los intereses malsanos, que están ligados a la especulación inmobiliaria...”

¿Acerca del estudio del PUMA?

Los estudios del PUMA fueron para la Secretaría del Medio Ambiente. Tienen dos partes, una serie de estudios muy reconocidos y respetables y una conclusión absurda en las dos partes con efectos de impacto ambiental. Lo que hay que ver cuál es lo más negativo, y eso no lo asume la Universidad”.

¿Los gobiernos locales no participaron en este Programa de Ordenamiento Territorial?

“Eso es cierto, los mecanismos de participación son muy escasos. Conceptualmente es difícil decidir ¿Cuál debe ser la participación social en programas?, hablar de participación ciudadana en este Valle de México es muy difícil. En primera porque no están informados; no son cuestiones fáciles de captar y entender. Mi punto de vista es que falta gente más informada, a través de organizaciones, de gremios, de instituciones académicas...”

¿Qué opinión tiene de que la zona oriente no tiene un proyecto definido, no hay aeropuerto y la zona sigue siendo el tiradero de la ciudad de México?

“No hay un compromiso de empleo, no es un problema que se pueda minimizar. Estamos hablando de la zona más importante de este país, no hay criterio, ni estrategia

para trabajar en ello. Es grave, hay muchas cosas que salen alrededor del asunto y a mí me preocupa. Con todo respeto a los ejidatarios y comuneros de Texcoco, es una razón muy débil; pero muy débil; puedo comprender sus razones de estos grupos, pero no en función del tamaño del proyecto. Sabemos que cualquier decisión que se tome beneficia a algunos y perjudica a otros; es decir, la decisión debe tomarse con todo fundamento, con todo el análisis, con los criterios claros y una vez que se tome tiene que aplicarse. A los que se afecta se les debe de compensar de alguna manera, la simpatía está con ellos; son unos cientos de gentes frente a lo que puede ser el interés general del país, de muchas dimensiones. En esta feria de indecisiones el gobierno federal se espanta, por eso la controversia se puede ganar, por lo mal hecho que se hicieron las cosas, por eso me dio mucho gusto que se parara la decisión en Texcoco, siempre pensé que la opción Tizayuca era mejor...”

¿Cómo ve el movimiento de Atenco?

“Son distintas razones, que demuestra que de manera técnica, no es la mejor solución. En México y en el mundo hay una tendencia a apoyar proyectos tecnológicos; ejemplo: la Torre Latinoamericana. Fue un reto de ingeniería; los ingenieros mexicanos podemos hacer el edificio más grande para este país en el lugar más inadecuado para hacerlo; y demostraron que son capaces porque la Torre no se ha inclinado, son muy buenos los ingenieros.

“Si se puede hacer un aeropuerto; la pregunta es ¿Cuál es el lugar más adecuado para construir un aeropuerto, el más barato, el mejor para realizar las operaciones? La cuestión urbana en Texcoco, los pocos accesos, la congestión, los flujos de pasajeros vienen del poniente; el otro estaría un poco más lejos pero la misma congestión, porque si se presenta como única vez en la historia, una posibilidad de tener un imán, que jale la ciudad hacia otra zona, donde las condiciones son mucho mejores, donde muchos de los problemas se pueden paliar, ese es el costo de oportunidad, en el Valle de Tizayuca no hay nada...”

“La función de los gobernadores y de los altos funcionarios es política, para eso están ahí. Los gobernadores deben defender los proyectos de manera política... y no puedo decir que Montiel no haya defendido una inversión en su territorio, sí puedo decir que mis compañeros defendieron técnicamente la posición de Texcoco. Me preocupa porque no es muy ético, pero los gobernadores para eso están.

“Lo importante de un aeropuerto, está en los efectos buenos y malos de una inversión de este tipo, y eso es lo que hay que cuidar como gobernantes y la obligación es ver los efectos positivos”.

¿Qué opción observa en un mediano plazo?

El nuevo aeropuerto era necesario hace 30 años, y conforme pasa el tiempo, sigue siendo más necesario. Los aviones aterrizan a las dos de la mañana y a las tres, no porque así les guste, sino porque ya no hay horas para aterrizar normalmente; ya está saturado, esa es una irresponsabilidad, algo que ha generado el desencanto en Fox, en esa actitud que ha tenido, ¿Cómo puede un presidente de la república declarar que ésta es la obra más importante de su sexenio y al año y medio decir no, “no es importante”? Esa es una irresponsabilidad de este país, no hay duda, ¿Cuál será el futuro?, desgraciadamente va a ser la inercia de la mecánica nacional; no hemos tomado decisiones del tamaño que se necesitan y el actual aeropuerto se va a seguir saturando.

“En el estado de Hidalgo van a construir un aeropuerto de carga pequeño, más grande; y en la próxima administración, van a autorizar que también haya movimiento de pasajeros, y a la larga ese aeropuerto se convertirá en uno alterno al de la ciudad de México. No hay otra vuelta, no hay otra posibilidad, ¿cuál es la diferencia? Que ese aeropuerto va a estar de más ahogado que el que tenemos ahora; de invasores, de especulación urbana y complicaciones metropolitanas. Si se asume un proyecto de manera madura y seria, aunque fuera impopular en su momento, los grandes estadistas asumirían los costos, cuando pensamos en la coyuntura y en el corto plazo”.

Entrevista realizada al maestro Antonio Azuela, IIS/UNAM

En la plática sostenida el 17 de marzo de 2004 con el maestro Antonio Azuela, Investigador del Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, se refirió al asunto del aeropuerto en la región de Texcoco y entre los principales puntos se destacan:

“Apoyo la opción Texcoco, porque desde el punto de vista ambiental, la ciudad recuperaría o ganaría más de 750 hectáreas. Se puede hacer otro bosque de Chapultepec, reciclar las instalaciones, en diversas cosas, escuelas, universidades, centros comerciales; y esto también ayudaría a evitar el gran ruido a los habitantes. El aeropuerto presenta serios problemas a la salud, para los que viven de manera cercana, ya no es el mejor lugar para que esté ahí”.

“Al construir este nuevo aeropuerto se descongestionaría la zona del actual, permitiendo un nuevo crecimiento ordenado y planificado, una nueva centralidad y un nuevo oriente para la ZMCM; asimismo, un nuevo proyecto urbano, a sólo 10 minutos del actual”.

“No es una élite usar un aeropuerto; los que más viajan a los Estados Unidos, son los paisanos y viceversa, así que puede tener también un uso popular; además, se generarían más de 20 mil empleos directos”.

“Muchos de los que piensan en la opción Tizayuca, viven cómodamente en las Lomas o en zonas caras de la ciudad. Hubo intervención de todo tipo en este asunto del aeropuerto. Se politizó demasiado y no hay aeropuerto; hubo, eso sí errores de instrumentación, el proyecto no se manejó de manera adecuada”.

Resumen de la entrevista realizada el 29 de marzo de 2005 al Dr. Javier Delgado del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México. El doctor Delgado pudo participar en los estudios realizados para determinar el lugar del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

¿Qué opinión le merece el proyecto del aeropuerto en la región Texcoco?

En mi opinión el proyecto fue muy desafortunado, porque no estuvo suficientemente claro lo del proyecto previo del sistema regional aeroportuario, que era un proyecto mucho más amplio. No estuvo claro lo del sistema regional a la opción de Texcoco.

Lo que puedo decir en el caso de la ubicación en Tizayuca es que había la posibilidad de ubicarlo en un sistema regional; que en México tiene poca tradición tanto en el ámbito de gobierno como del medio académico. En la sociedad civil, las instituciones regionales son escasamente desarrolladas. Un aeropuerto es una estructura regional. Los aeropuertos son regionales; gran parte de sus viajes son para usuarios de una región. Al no considerarse lo de Tizayuca, el aeropuerto pierde esa posibilidad, no de la ciudad, sino de la región centro del país. Quizá el sistema regional se vuelve a recuperar con los aeropuertos de Querétaro, Toluca, etcétera.

¿Estaría a favor o en contra de un aeropuerto en algún lugar?

Cuando se elaboró el proyecto los medios dijeron a favor y en contra. Si el estudio hubiera sido regional, tal vez ni Tizayuca hubiera sido la mejor opción. El error fue elegir dos opciones y entonces no existía de otra. Estar a favor o en contra fue nocivo para elegir. Si revisamos los criterios entramos en otros aspectos: los criterios deben de comprender muchos aspectos. Más que estar a favor o en contra, es tener la capacidad de distinguir esas variables de una o varias disciplinas del mismo tema. El proyecto en el que participé analizó las dos opciones: Texcoco y Tizayuca.

¿Qué le parece el estudio realizado por la UNAM?

Esa zona no se empezó a estudiar en ese momento. Ya se tenían muchos años de estudiar la caracterización del ex vaso del Lago de Texcoco y se conocen otros proyectos anteriores; lo que sí se hizo fue muestrear en los sitios específicos del proyecto; sí se hizo trabajo de campo.

¿La decisión fue más política que técnica?

En este proyecto no abordé la parte política. Sé que hubo un análisis político; se trató por separado el estudio que pudo ser técnico y político. Lo que sí conozco es el estudio que se realizó con poco tiempo, con mucha presión por la falta de tiempo; y en la parte social se tuvieron que privilegiar ciertos factores además, no había suficiente tiempo.

Texcoco y Tizayuca son considerados parte de la zona metropolitana. ¿No sería el mismo problema de congestión urbana en el futuro?

Lo que se ganaba en el caso de Tizayuca eran unos años; tal vez unos veinte años antes que la ciudad llegue a esta zona. Por las tendencias de crecimiento sabemos que la ciudad crece hacia el norte, porque existe mayor dinamismo. En cambio, para el poniente y el sur hay limitantes topográficas. En el caso del oriente se encuentra Texcoco con una situación particular de poblados semirurales y rurales que están en el área de influencia de la ciudad. Texcoco y los pequeños poblados como Chicoloapan y Chiconcuac, que están prácticamente conurbados y presentan una relación muy fuerte con la ciudad.

Se dice que una parte no es zona metropolitana. La discusión surge en eso de los espacios fragmentados, discontinuos, muy complejos en su estructura social, también con características urbanas y rurales. El ejido ya no es como antes, donde la estructura rural era determinante en estas zonas.

En México y a nivel internacional hay una complejización de estos espacios periurbanos, y es como Texcoco y Tizayuca se ubican en esa franja periurbana. El argumento a favor de Tizayuca era evitar la conurbación excesiva, que en caso de Texcoco era inevitable, por los empleos que se generarían y por la construcción misma del aeropuerto.

En el caso de Tizayuca sería lo mismo, pero el crecimiento sería hacia la ciudad de Pachuca y su zona urbana. ¿Cómo evitar la conurbación excesiva en los dos casos?.

Como se ha hecho en otras partes del mundo, con trenes, con autopistas, pero tarde que temprano se conurbarían las dos opciones; sería algo inevitable.

¿Qué opinión tiene del tema ambiental?

La evaluación de una obra no se puede limitar a un solo criterio. Tiene que considerarse el área de influencia. La zona de Texcoco está bastante erosionada. Habría que preguntarse sobre el área de influencia, de qué tamaño es la influencia de un aeropuerto regional. Estamos diciendo que las tierras productivas estarían sujetas a un cambio de uso de suelo. Sería el impacto más importante. Texcoco y sus tierras aledañas tendrían un capital importante desde el punto de vista de valor de suelo urbano, ya que esas necesariamente no son productivas.

Tener una visión de una sola característica no es suficiente. En el caso de Texcoco, los conos de aproximación quedarían en el ex vaso; a menos que se ocupara no sería afectado. En cambio, en Tizayuca, en largo plazo, las trayectorias estarían ocupadas por población. Decidir sobre un aspecto es poco acertado; son tantas las decisiones que se tienen que tomar. En los estudios de la UNAM se confirmaron no menos de 50 variables y todas fueron procesadas en una evaluación jerárquica. Se analizaron todos los factores.

Hubo el argumento que de construirlo en Texcoco significaría cerrar el de la ciudad de México, por las trayectorias. En el caso de Tizayuca, se podría seguir operando este aeropuerto con otras actividades. Si se cerraba el aeropuerto de la Ciudad de México, estaría destinado a ser un centro comercial o habitacional, porque deja mucho dinero, aunque no cultura.

Sería muy loable que se construyeran centros culturales; suponiendo que venciera la lógica del dinero, ¿es una perspectiva para la gran ciudad? En el pasado se construyeron grandes equipamientos, como ciudad universitaria y la central de abastos, porque era una tónica donde todo era grande. Ahora se le llama megaproyectos urbanos. Tengo mis dudas.

Bibliografía General

Bibliografía General

1. Arzaluz Solano, Ma. del Socorro, 2001, Participación Ciudadana en la Gestión Urbana de Ecatepec, Tlalnepantla y Nezahualcoyótl, Premio del Instituto de Administración Pública del Estado de México.
2. Azuela Antonio, 1993, "En torno al Cambio Institucional, tres reformas jurídicas y su impacto en la gestión", en Gestión Urbana y Cambio Institucional. UAM/A, UNAM/IIS, IFAL., México.
3. Alcayaga, Cristina, 2002, Atenco, el Peso del Poder y el Contrapeso de la Resistencia Civil, editorial Miguel Ángel Porrúa.
4. Altsluler, Alan, 2002, Mega-Projects: The Changing Politics of Urban Public. Investment / Co Publish by Broking Institution Press and Lincoln Institute of Land Policy/USA.
5. Bahena Álvarez, Fernando, 2003, "Participación y abstencionismo en el Estado de México: elementos para su estudio", en Comportamiento Político y Tendencias Electorales. IEEM/UAEM, UIA.
6. Barreré Martine, 1992, La tierra Patrimonio Común, Barcelona, Piados, 1992.
7. Bassols Batalla, Ángel, 1975, Geografía, Subsuelo y Regionalización, 2ª edición, Nuestro Tiempo, México.
8. Brugué y Goma (coord), 1998, Gobiernos Locales y Políticas Públicas, Bienestar social, promoción económica y territorio, Alianza Editorial, Madrid, 1998.
9. Cabrero Mendoza, Enrique, 1996, "La Nueva Gestión Municipal en México"; Análisis de las experiencias innovadoras en gobiernos locales. CIDE/ANGEL PORRUA.
10. Calva José Luis, 1996, Desarrollo Regional y Urbano, Tendencias y Alternativas, tomo I. Juan Pablo Editores/UNAM/UAG, México.
11. Calva José Luis y Berta Palomo, 1996, Sustentabilidad y Desarrollo Ambiental, Juan Pablo Editores, 2 tomo.
12. Camarena Luhrs, Margarita, 1990, "Homogenización del espacio aéreo", en Revista Mexicana de Sociología 3/90, México.
13. Carabias Julia y Enrique Provencio, 1992, "El desarrollo sustentable: ¿alternativa para América Latina?" "El enfoque del desarrollo sustentable, una nota introductoria, en Problemas del desarrollo. México. IIEC/UNAM, OCT-NOV, No 91, Vol. XXIII.
14. Carbonell Miguel, 1994, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Leyes y Códigos de México. Editorial Porrúa.
15. Carrizosa Umaña, Julio, 2001, "¿Qué es el Ambientalismo?", Pensamiento Ambiental Latinoamericano 1; Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Colombia.
16. Castells Manuel y Borja Jordi, 1999, Global y Local, la gestión de las ciudades en la era de la información, Taurus.

17. Castells, Manuel, 1999, *La era de la información*, Alianza, tomo II.
18. Ciriaco de J. Antonio C y et. al, 1996, "Evaluación Económica de un Proyecto de Recuperación de un Ecosistema: Caso Lago de Texcoco" en *Revista Agrociencia*, Vol. 30, núm. 1, México.
19. Cisneros Sosa, Armando, 2002, *Crítica de los movimientos sociales, debate sobre la modernidad, la democracia y la igualdad social*, UAM-Miguel Ángel Porrúa, México.
20. Colín Sánchez, Mario, 1990, *Semblanzas del Estado de México en la obra de Manuel Altamirano*. Gobierno del Estado de México.
21. Cruz Rodríguez Ma. Soledad, 2001, *Propiedad, Poblamiento y Periferia Rural en la ZMCM*, RNIU/UAM-A, México.
22. Cruz Rodríguez Soledad y Alejandra Moreno, 2001, "Áreas rurales, recursos naturales y ordenamiento urbano". *Revista Ciudades* No 54. México.
23. De Bauer L.I., "Uso de plantas indicadoras en aeropolutos en la Ciudad de México" *Revista Agrociencia*. 9, 1990.
24. Donald G. Kaufman y Cecilia M. Franz, 1993, *Biosphere 2000: Protecting our Global Environment*, Nueva York, Harper Collins College Publishers.
25. Donald G. Kaufman, 1997, *El agua como factor económico ambiental*, *Revista Economía, Sociedad y Territorio*, Vol. I núm. 2, 1997, México.
26. Dockendorff V, 1994, "Metropolización y gestión urbana", en *Gestión Metropolitana y Política*, UAM-A.
27. Ecurra, Ezequiel, 1999, *De las chinampas a la megalópolis. El Medio ambiente en la cuenca de México*, México, FCE.
28. Garza Gustavo, 1985, *El proceso de metropolización en la Ciudad de México, 1821-1970*, El Colegio de México, México.
29. Garza Gustavo, 1998, *Gestión Municipal en el área metropolitana en Monterrey, 1989-1994*. Miguel Ángel Porrúa, IISUNAM, México.
30. Garretón Antonio Manuel, 1985, "Actores sociopolíticos y democratización", en *Revista de Mexicana de Sociología*, Año XLVII/NUM. 4; Octubre-Dicembre de 1985.
31. Giddens y et al, 2001, *Las Consecuencias Perversas de la Modernidad: modernidad, contingencia y riesgo*" Edit. Anthropos, 2001, Argentina.
32. Guillén, Tonatiuh, 1996, *Gobiernos municipales en México: entre la descentralización y la tradición política*. COLF-Miguel A Porrúa, México.
33. Guillén, Tonatiuh, 2001b, "La Reforma Municipal en los Estados, escenarios para un balance", *Red de Investigadores en Gobiernos Locales*, memoria del 2º congreso, México.
34. Guillén, Tonatiuh y Ziccardi Alicia, 2004, *Innovación y Continuidad del Municipio Mexicano, Análisis de la reforma municipal de 13 estados de la república*. IIS/UNAM, Miguel Ángel Porrúa.

35. Habermas Jurgen, 1994a, Ensayos políticos, Ediciones Península. España,
36. Habermas Jurgen, 2001b, Teoría de la acción comunicativa II, Editorial Tauros, México.
37. Henri Acelard, 1999, "Sustentabilidad y Ciudad", Revista Eure, Sociología V25, No 74. Reseña institucional.
38. Hiernaux Nicolás, Daniel y Francois Tomas, 1994, Cambios Económicos y Periferia de las grandes ciudades, el caso de México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco. México.
39. Hiernaux Nicolás, Daniel, 1991, En la búsqueda de un Nuevo Paradigma Regional, en Nuevas tendencias en el Análisis Regional. UAM-Xochimilco, 1ª Edición, México.
40. Hiernaux, Nicolás, 1997, Espacio-Temporalidad y Regiones. Ciudades 34, RNIU, Puebla, México.
41. Heredia Iturbide, Francisco, 1990, "La jerarquización de los espacios para la reestructuración del transporte aéreo en México" en Revista Mexicana de Sociología, núm. 3/90, México.
42. Iracheta Cenocorta, Alfonso X, 2001, "Hacia una planeación de la Zona Metropolitana del Valle México en el contexto de la globalización", en Planeación y Gestión Urbana y metropolitana en México: una revisión a la luz de la globalización. Colegio Mexiquense y Colegio de la Frontera Norte.
43. The Institute for Research on Environment and Economy "Ecological Economics" Emergence of a New Development Paradigm. Ottawa, Canada, 1993.
44. Juárez D. Oscar, 2002, Política y Gobernabilidad en el Estado de México. Revista Contra línea. México.
45. Lahera R. Virginia, 2002, "Gestión Sustentable del Agua", en Revista Ciudades RNIU. Puebla, México, México.
46. Landa Rosalva y et al, 1997, "Deterioro ambiental, una propuesta conceptual para zonas rurales de México. Revista Economía, Sociedad y Territorio, Vol. 1, núm. 2, Colegio Mexiquense A. C. México.
47. Leff, Enrique. Comp, 1994, Ciencias Sociales y Formación Ambiental, Gedisa, UNAM. México.
48. Lezama José Luis, 1997, "La construcción gubernamental de la contaminación ambiental: la política del aire en la Ciudad de México, 1979-1996." Revista Economía, Sociedad y Territorio Vol. 1, núm. 2, 1997. Colegio Mexiquense A. C.
49. Martínez José Luis, 1982, "Nezahuacóyotl", vida y obra. Biblioteca Enciclopedia del Estado de México.
50. Massolo Alejandra, 1993, "¿A quien le importa la descentralización y la reforma municipal?" en Gestión Urbana y Cambio Institucional. UAM/A, UNAM/IIS, IFAL. México.
51. Maiwaring Scout y Viola Eduardo, 1985, "Los movimientos sociales en las culturas políticas y la democracia....", en Revista Mexicana de Sociología, Año 1985/4.

52. Medina Uribe, Hortensia, 1993, "Definición de áreas metropolitanas", Revista Ciudades núm. 18, Red Nacional de Investigación Urbana.
53. Mújica Alvarez, Violeta, 1994, "La Ciudad más Transparente", en Gestión Metropolitana y Política, UAM-A.
54. Moctezuma Barragán Pedro, 1994, Democracia y participación social en la Ciudad de México, UAM-A.
55. Moreno Sánchez, Enrique, 2001, Elementos Socioeconómicos y Ambientales Básicos.... Tesis de Maestría en Sociología. F.C.P y S. UNAM. México.
56. Muro Bowling, Pedro. Impacto ambiental en el corredor los Reyes-Textcoco. Universidad Autónoma Chapingo, México, 1996.
57. Navarro Hermilio y et. al.1999, Desarrollo Regional y Transformación de la Agricultura Peri-Urbana, Colegio de Posgraduados. Texcoco, México.
58. Olivera Guillermo, 2002, "La gestión del suelo para el desarrollo urbano en México". Revista Mexicana de Sociología, IIS/UNAM, núm. 4, México.
59. Pichardo Luna y et. al, 1992, "Dinámica Urbana de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México". En la zona Metropolitana de la Ciudad de México, Población, actual y perspectivas demográficas y urbanas. CONAPO. México.
60. Postel Sandra "Foreing a sustainable water strategy", en Lester R. Brown y Janet Abramovitz (comps)., State of the World 1996, Washington, World Resources Institute, 1996.
61. Provencio, D. Enrique, 1997, "Desarrollo Sustentable de las Ciudades", en Revista Ciudades, No 34, RNIU, Puebla, México.
62. Provencio, D. Enrique, 1996, "Foro Sustentabilidad e Integración de Políticas", SEMARNAT, Ciudad de México.
63. Pulido Acuña Rodolfo, 1998, Monografía de Texcoco. Gobierno del Estado de México/ Instituto de Cultura Mexiquense.
64. Rebora Togno, Alberto, 2000, ¿Hacia un Nuevo Paradigma de Planeación de los Asentamientos Humanos? UNAM, Ciudad de México, Colegio Mexiquense.
65. Rees William, E, "Indicadores Territoriales de Sustentabilidad", en la Huella ecológica: población y riqueza en Ecología Política, Cuadernos de Debate Internacional, edit. ICARA, Barcelona, España, 1996.
66. Sagar V Krupa, 1999, Polución, Población y Plantas, Colegio de Postgraduados, México.
67. Sánchez Colín Mario y Jorge Jiménez Cantú, 1980, "Semblanza del Estado de México", en la obra de Ignacio Manuel Altamirano, Biblioteca, enciclopedia del Estado de México, México.
68. Sánchez Luna, Gabriela, 1995, "Ley General de asentamientos Humanos", en Boletín Mexicano de Derecho Comparado, UNAM/Instituto de Investigaciones Sociales, No 83.
69. Torán, Francisco, 1974, El Despertar de las águilas, edición ASPA, México, DF.
70. Tocqueville, Alexis, 1978, La Democracia en América, Editorial Fondo de Cultura Económica, México.

71. Touraine, Alain, 1995, *Producción de la Sociedad*, IIS/UAM, Instituto Francés de América Latina, Embajada de Francia en México, México.
72. The Institute for Research on Environment and Economy, 1993, "Ecological Economics", *Emergence of a new paradigm*, University of Ottawa, Canada.
73. Unikel, L. C Ruiz y Garza, 1996, *El desarrollo Urbano de la Ciudad de México. Diagnóstico e implicaciones Futuras*. El Colegio de México.
74. Urquidi L. Víctor, 1997, "El Agua como factor económico en la política ambiental", en *Revista Economía, Sociedad y Territorio*. Vol. I núm. 2, México.
75. Vega J. Ana Lourdes de la C, 1999, "Los retos que enfrentan los gobiernos locales del oriente de la zona Metropolitana de la Ciudad de México al final del siglo XX". En *Políticas Públicas para el siglo XXI*, Revista Iztapalapa No 46. UAM-I. México.
76. Velásquez García, Mario Alberto, 2004, "Los nuevos movimientos sociales en el sexenio de Vicente Fox," *Revista Región y Sociedad*, No 29, enero-abril, Editorial, Colegio de Sonora, México.
77. Zaldivar Martínez, Pablo, 1988, "Expansión Urbana e Integración Agrícola en el Uso del Suelo..." Tesis de Maestría en Desarrollo Rural. Colegio de Posgraduados. México.
78. Weber, Max, 1981, *Economía y Sociedad*, Fondo de Cultura Económica, México.
79. Ziccardi, Alicia, 1988a, *Planes y grandes obras de la Ciudad de México*, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, México.
80. Ziccardi, Alicia, (Coord) 1995b, "Governance and gobernability": Once or two concepts? Wilson and Cramer, Lyndon Johnson School of Public Affairs, The University of Texas at Austin, EEUU.
81. Ziccardi, Alicia (Coord.) 1996c, "La tarea de gobernar", Miguel Porrúa, IIESUNAM. México.
82. Ziccardi, Alicia, 2000d, "Municipio y Región" *Agenda de la Reforma municipal de México*. Cuadernos de debate IIES/UNAM. México.
83. Ziccardi, Alicia, 2003e, "El Federalismo y las Regiones", en *Gestión Local y Regional*, edición CIDE, VOL XII, NÚM 2, México.
84. Ziccardi, Alicia 2003e, *La demora de la democracia local, el difícil tránsito de vecinos a ciudadanos*, en *Revista Iberoamérica* No 11, Berlín, Alemania.
85. Ziccardi, Alicia y Guillen Tonatiuh, 2004f, *Innovación y Continuidad del Municipio Mexicano Análisis de la Reforma Municipal de 13 Estados de la República*, IIES/UNAM, Miguel Ángel Porrúa, México.

Fuentes de Información

86. Gobierno del Estado de México, 2000, Código Financiero del Estado de México y Municipios. México.
87. Gobierno del Estado de México, 2000, Ley Orgánica del Estado de México, México.
88. Gobierno del Estado de México, 2000, Diagnóstico del Suelo en el Estado de México. Edomex.
89. Gobierno del Estado de México, 2003, Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de México. Edomex.
90. Gobierno del Estado de México, 2000, Población en el Estado de México. Edomex. COESPO.
91. Gobierno del Estado de México, 2001, Plan de Desarrollo Urbano del Estado de México.
92. Gobierno del Estado de México/Instituto Mexiquense de Cultura, 2001 monografía municipal de Atenco.
93. Gobierno del Estado de México/Secretaría de Desarrollo Social, 2003, índice de Vulnerabilidad Social, Nivel de Agregación: Área Geoestadística Básica.
94. H. Ayuntamiento de Texcoco, 2001, Gacetas Municipales de los meses de octubre, noviembre y diciembre del año 2000.
95. Estado de México, 1999, Constitución Política del Estado libre y Soberano de México.
96. Estados Unidos Mexicanos, 1988 y 2004, "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos", Editorial Porrúa, México.
97. Diagnóstico Ecológico del Estado de México, 2000, Características Físicas y Recursos Naturales, Secretaría de Ecología.
98. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1990 y 2000, Censos de Población y Vivienda, México.
99. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 1990 y 2000 Estadística Básica del Edomex.
100. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática/ Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 1999, Indicadores de Desarrollo Sustentable, INEGI/SEMARNAP/INE. México.
101. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática/Sector Agropecuario, 1994, Principales características y comunidades agrarias y unidades de producción. Resultados definitivos". INEGI, México.
102. DDF/EDOMEX/SEDESOL. Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, 1999.
103. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Informe Anual.
104. Secretaría de Desarrollo Social, Gobierno del Distrito Federal y Gobierno del Estado de México, 1999, Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, México.

105. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2000 "Lago de Texcoco", Problemática en el Lago, consulta en Internet. www.semarnap.gob.mx/regiones/texcoco/problematika.
106. SEMARNAP, D.D.F. 1996, Programa para mejorar la calidad del aire en el Valle de México. 1995-2000", SEMARNAP. México.

Hemerografía

1. Periódico EXPRESIÓN. "Plan Lago de Texcoco". Texcoco, 15 de Diciembre, 1993.
2. Revista Proceso números, del 1275 al 1324 del año 2001 y del 1342 al 1344 de 2002.
3. Revista Cambio No 8, año 2003.
4. Periódico La Jornada del 16 de febrero y 22 de mayo de 2001; 27 de julio de 2002.
5. Periódico La Jornada, 22 de mayo de 2001. México.
6. Diario Oficial de la Federación del 22 de octubre de 2001, primera y segunda sección.
7. Revista Semanal, Día Siete, No. 176. México, 2003.
8. Periódico Reforma del 6 al 12 de febrero y 10 de junio de 2001, 4 de agosto de 2002; 20 de mayo, 13 de octubre, 2 de diciembre de 2003.
9. El Universal, 12 de julio de 2002; sección cultural, "Que la historia es cíclica y un mito atractivo, por Enrique Krauze", 16 de noviembre de 2003, México.
10. García R. Simón. Aviación 2004: Resistencia y paciencia, Periódico EL Universal, Columna invitada, enero 11 de 2004.
11. Pradilla, Emilio, 2003, "Los Megaproyectos urbanos" en la Jornada en Internet.
12. Diario New York Times, 13 de noviembre de 2003.
13. Periódico Milenio, "Harán mejor oferta a los ejidatarios" 15 de marzo de 2002.
14. Reseña del PNUM, Nairobi, Kenia, 1992.
15. Zaid Gabriel, 2003, "Agua y Bosques", Periódico Reforma, 26/I/2003.
16. Periódico Reforma 11 de febrero de 2003 y 22 de agosto, 13 de septiembre y 20 de diciembre de 2004.
17. Periódico La Jornada 12 y 17 de marzo de 2005.
18. Periódico El Universal, 21 de julio de 2004.
19. Diario Oficial de la Federación del 6 de octubre de 1976.
20. Periódico Milenio del 13 de febrero de 2005.

Fuentes del caso del Aeropuerto

- Conferencia del Director General de ASA, Arq. Ernesto Velasco León, "Sistema aeroportuario del Valle de México", celebrado en el marco del EXPO-CIHAC, 17 de octubre de 2003.
- Entrevista realizada el 10 de noviembre de 2003 al Capitán Piloto Aviador, Alfredo Infante A. de Aerolíneas Mexicanas.
- Dirección de aeronáutica civil, "La aviación mexicana en cifras," 1975-1986, México, SCT. 1998.
- 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.
- CD en audio y video "Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México", ASA/SCT, noviembre de 2001.
- Informe Ejecutivo del PUMA y SEMARNAT, referente al Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco, 2001.
- Gobierno del Estado de México, Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco, en Revista Proceso, 1278, de 2001.
- Resumen Ejecutivo "Evaluación ambiental comparativa de dos sitios considerados en la ubicación del Nuevo aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)", UNAM, 2001.
- Diario Oficial de la Federación del 22 de octubre de 2001.
- Cronología del conflicto de San Salvador Atenco a partir de diversas notas publicadas en Internet. www.argentina.indymedia.org
- Cronología de San Salvador Atenco elaborada por Televisión Azteca y sus noticiarios Hechos, edición vespertina y nocturna del mes de octubre de 2001 a diciembre de 2002.
- Asesoramiento e información proporcionada por el Consultor Simón García, en los temas de la Controladora de Aeromexico y Mexicana (CINTRA), Grupos de aeropuertos en México.
- Informe de la SEMARNAT acerca de la posible ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, enero 2002.
- Airports Council International, World Wide Airport Traffic Statistics, July 2004.
- Felipe Ochoa y Asociados, 1999, Opciones para incrementar la Capacidad aeroportuaria de la Ciudad de México, ASA/SCT.
- MITRE, 2001, Estudio de Factibilidad técnica, Centro para el Desarrollo del Sistema Avanzado de Aviación, Mclena, Virginia, EUA.
- Estadísticas del movimiento del Sistema Aeroportuario Mexicano, ASA, Cifras Totales, 2003, www.asa.gob.mx.
- El aeropuerto de Honk Kong, Discovery Channel, 2003.

Fuentes de los Municipios de Texcoco y Atenco

1. Diagnósticos elaborados por INSTRUCT/ TRENT University, Información del Río Texcoco. México, 2000.
2. H. Ayuntamiento de Texcoco, Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2003.
3. H. Ayuntamiento de Atenco, Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2003.
4. H. Ayuntamiento de Texcoco, Plan de Desarrollo Urbano Municipal.
5. H. Ayuntamiento de Texcoco, 2000-2003, Informe de labores.
6. H. Ayuntamiento de Atenco, 2000-2003, Informe de labores.
7. Plan de Ordenación Ecológica del Municipio de Texcoco, 2004.
8. Monografía Municipal de Atenco; Instituto Mexiquense de Cultura, Gobierno del Estado de México, 1999.
9. Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Atenco, 2003.
10. Bando Municipal de Texcoco 2000-2003 y 2003-2006.
11. Bando Municipal de Atenco 2000-2003.
12. Secretaría de Desarrollo Social. "Diagnóstico Social del Municipio de Atenco" SEDESOL, agosto del 2002.
13. Informe de Gobierno del H. Ayuntamiento de Atenco, 2002 y 2003.
14. Diario Oficial de la Federación, 1 de Marzo de 1999 y 22 de octubre de 2001.
15. Gacetas Municipales del H. Ayuntamiento de Texcoco de octubre de 2001 a marzo de 2003.

Entrevistas

- Entrevista realizada a miembros del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, San Salvador Atenco, 20 de febrero del 2004.
- Entrevista grabada con audio y video al Presidente Municipal de San Salvador Atenco, Ing. Pascual Pineda, 20 de febrero de 2004.
- Entrevista realizada al M.C. David Pájaro Huertas, Líder del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, 25 de marzo de 2004. Colegio de Posgraduados.
- Entrevista al Subsecretario de Gobierno del Estado de México, Rogelio Alarcón, 31 de mayo de 2004. Texcoco de Mora.
- Entrevista realizada al Maestro Roberto Eibenschutz, ex asesor del Proyecto Tizayuca, 17 de marzo de 2004. UAM-X.
- Plática sostenida con el Maestro Antonio Azuela, 17 de marzo de 2004. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES/UNAM.
- Entrevista realizada con el Dr. Javier Delgado, el 29 de marzo de 2005.

Páginas web Consultadas y Utilizadas

www.texcoco.gob.mx
www.edomex.gob.mx
www.semarnat.gob.mx
www.asa.gob.mx
www.argentina.indymedia.org
www.google.com
www.medios.uan.edu
www.securities.com
www.unam.mx

Siglas Utilizadas

AMCM Área Metropolitana de la Ciudad de México.
ASA Aeropuertos y Servicios Auxiliares.
AICM Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
COESPO Comisión Estatal de Población.
CAM Comisión Ambiental Metropolitana.
CNA Comisión Nacional de Agua.
CORETT Comisión de Regularización de la Tenencia de la Tierra.
CINTRA Controladora de Aeroméxico y Mexicana.
CFC Comisión Federal de Competencia.
CIMMYT Centro Internacional de Mejoramiento del Maíz y Trigo.
CP Colegio de Posgraduados.
CELT Comisión de Estudios del Lago de Texcoco.
DDF Departamento del Distrito Federal.
CABIN Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales.
EDOMEX Estado de México.
FOBAPROA Fondo Nacional de Protección al Ahorro.
FPDT Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra.
UACH Universidad Autónoma Chapingo.
INIFAP Instituto Nacional de Investigaciones Forestales.
IPAB Instituto de Protección al Ahorro Bancario.
NAICM Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
IEEM Instituto Electoral del Estado de México.
PAN Partido Acción Nacional.
PRI Partido Revolucionario Institucional.
PRD Partido de la Revolución Democrática.
PDM Plan de Desarrollo Municipal.
PUMA Programa Universitario de Medio Ambiente.

PNUMA	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación.
SEMARNAT	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
SRA	Secretaría de la Reforma Agraria.
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
SECODAM	Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo.
LGAH	Ley General de Asentamientos Humanos.
INEGI	Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.
IMECAS	Índice Metropolitano de la Calidad del Aire.
IPAB	Instituto para la Protección al Ahorro Bancario.
SEDESOL	Secretaría de Desarrollo Social.
SEMARNAT	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
SENEAM	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
ONG	Organismo no Gubernamental.
ONU	Organización de las Naciones Unidas.
UNAM	Universidad Nacional Autónoma de México.
VCT	Valle Cuatitlán-Texcoco.
ZUVM	Zona Urbana del Valle de México.
ZMCM	Zona Metropolitana de la Ciudad de México.
ZMVM	Zona Metropolitana del Valle de México.

