

EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y SU IMPACTO EN LA REGIÓN ORIENTE DEL ESTADO DE MÉXICO

Enrique Moreno Sánchez¹

Melesio Rivero Hernández²

María de los Ángeles Velázquez Martínez³

RESUMEN

El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se ubicará en la región oriente del Estado de México, en específico en los municipios de Texcoco y Atenco, y tendrá colindancia con Ecatepec, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl, con lo cual se establecerán condiciones para crear nueva región que en el pasado no existía. Pasaron más de 15 años del inicio del proyecto del nuevo aeropuerto en la región, y en el 2017 es una realidad con el inicio de la construcción del megaproyecto urbano más importante del país, tanto por su monto económico, como por su extensión ya que superara el actual en más de seis veces su tamaño territorial, ahora construido en una zona de reserva federal, en una entidad diferente en donde se encuentra el actual aeropuerto, ahora se ubicará en el Estado de México, y en específico en su región oriente.

Después de más de un decenio de la cancelación del citado proyecto no se conoce el impacto regional del megaproyecto urbano más importante para México y de los tres más importantes del mundo. Surge nuevamente la importancia de lo local y lo regional y de los grandes proyectos de infraestructura urbana que traen inversión económica, pero también problemática

¹ Doctor en Urbanismo, Centro Universitario UAEM Texcoco. Correo: enriquetex132@gmail.com Líder de cuerpo académico política gobierno y territorio.

² Doctor en Urbanismo, Centro Universitario UAEM Texcoco. Correo: melesior@yahoo.com

³ Doctora en Ciencias Sociales, Centro Universitario UAEM Texcoco. Correo: vema640828@hotmail.com

social, ambiental y nueva configuración regional en el contexto de la megalópolis más grande de Latinoamérica.

Palabras clave: Región, Aeropuerto e impacto.

Introducción

“La urbanización de México presenta un carácter metropolitana cuyo evolución es importante analizar para profundizar en el conocimiento del tipo de estructuración espacial de las actividades económicas y la población, así como en sus implicaciones para el desarrollo económico del país” (Garza, 2012:45).

Cabrero (2013) comenta acerca de la ciudad, de lo urbano y los cambios que experimenta y dice: Por primera vez en la historia, la mayor parte de la población mexicana vive en ciudades y, al tiempo en que suceden estos grandes cambios demográficos que plantean de por sí enormes retos, el modelo de sociedad que hoy impera (sociedad del conocimiento, sociedad de la información, sociedad postindustrial) y el desarrollo tecnológico que conlleva, son causa de las distancias físicas pierdan importancia y de que el papel de las ciudades evolucione para dejar de ser “centros” de sus entornos territoriales próximos y convertirse en nodos de redes más amplias. (Cabrero, 2013:25).

Luego Negrete (2012) reflexiona: Es indudable que la ciudad de México ejerce esa influencia dominante sobre la totalidad del territorio nacional, la cual ha sido corroborada en estudios sobre la jerarquía urbana del país y puede ser cuantificada con indicadores de flujo de llamadas telefónicas, corrientes migratorias o volúmenes de mercancías. Sin importar que haya perdido relativamente los altos niveles de preeminencia en las últimas décadas, es incuestionable su

influencia de primer orden como metrópoli, además de ser la segunda megaurbe más poblada del planeta. (Negrete, 2012:187-188).

El Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) se está construyendo en la región oriente del Estado de México, donde existen municipios semiurbanos como Atenco, y urbanos con gran densidad de población como Ecatepec, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl. También se ubica el municipio de Texcoco, de gran tradición histórica y de asentamientos humanos por siglos, pues existe antes de la conquista española, y fue el lugar donde nació el arquitecto y poeta Nezahualcóyotl. Estos municipios tienen perfiles sociales, económicos y ambientales distintos; su común denominador es ser parte de la metrópoli más importante y grande de México y de Latinoamérica; son municipios que estarán conformando una nueva región en torno al NAICM.

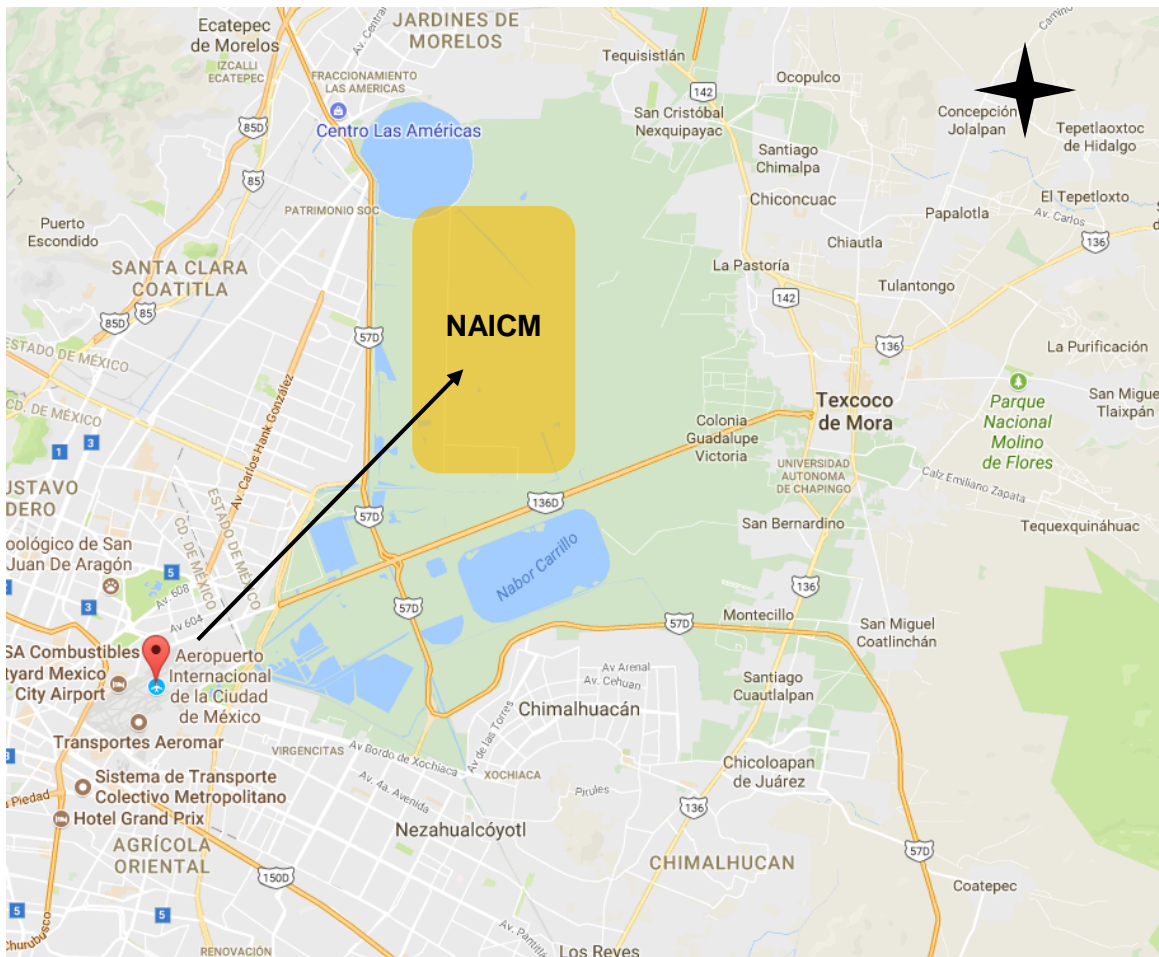
Surgen las preguntas: ¿Qué impacto tendrá el NAICM en la región oriente del Estado de México? ¿Tiene relevancia hablar de una nueva región? Estas preguntas permiten reflexión y análisis del tema, también ayudan a describir y analizar de mejor manera el presente trabajo, donde la construcción e instalación del nuevo aeropuerto tendrá efecto aun poco valorado en los estudios académicos y de prospectiva en lo local y lo regional.

Este trabajo utilizó el método deductivo para alcanzar el conocimiento de algo general a lo particular, comparando y analizando datos cuantitativos disponibles y realizando análisis cualitativo del tema de la investigación, con apoyo y seguimiento del objetivo planteado. El objetivo de este trabajo es conocer de mejor manera la relación que guarda la construcción e instalación del NAICM en la región oriente del Estado de México y su efecto en los municipios que conforman esta nueva región en torno al polígono del nuevo aeródromo.

El Tipo de Investigación que se llevó a cabo fue el descriptivo, que consiste en describir de la mejor manera la situación objeto de estudio, apoyándose en herramientas documentales impresas y en información disponible en la web.

Área de Estudio

Esquema 1.- Lugar de ubicación del NAICM



Fuente: Elaboración propia con datos de

[https://www.google.com.mx/maps/place/Aeropuerto+Internacional+de+la+Ciudad+de+M%C3%A9xico+\(MEX\)/@19.4417419,99.0567055,15z/data=!4m5!3m4!1s0x85d1fc77bd93229f:0x2d07ef561bad244!8m2!3d19.4360762!4d-99.0719083](https://www.google.com.mx/maps/place/Aeropuerto+Internacional+de+la+Ciudad+de+M%C3%A9xico+(MEX)/@19.4417419,99.0567055,15z/data=!4m5!3m4!1s0x85d1fc77bd93229f:0x2d07ef561bad244!8m2!3d19.4360762!4d-99.0719083)

El proyecto se ubica en el Estado de México, en los municipios de Texcoco y Atenco. Será construido en un terreno de 4,431.1640 hectáreas ubicadas al noreste de la Ciudad de México, y aproximadamente a 14 kilómetros al este del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

(AICM) existente. El predio del proyecto está limitado al norte por el depósito de evaporación solar “El Caracol”, al sur a la carretera de cuota Peñón-Texcoco, al este por tierras de cultivo, y al oeste por áreas urbanizadas de las delegaciones Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza de la Ciudad de México y el municipio de Ecatepec de Morelos en el oriente del Estado de México (SCT; 2013). El siguiente esquema expresa el lugar donde será ubicado el NAICM.

Este trabajo se organizó en cuatro partes. La primera parte reflexiona acerca de la región, luego se presenta la problemática y se particulariza acerca del NAICM y su relación con los municipios vecinos y la nueva región que se está conformando en torno al nuevo aeropuerto. Luego se presentan conclusiones del trabajo desarrollado.

La región

La región oriente del estado de México involucra nuevas formas de pensar en la región con la integración del NAICM. Se presenta como un nuevo vínculo con la ciudad más grande de México, ya que su concentración tiende a ser cada día más urbana y más interdependiente con la capital del país, en lo económico, en lo social y en lo cultural. También se ha de señalar que la región no es homogénea en sus procesos sociales, urbanos o económicos, y en todo caso existen diferencias regionales en la periferia que integra la región. Al respecto Iracheta dice: Lo primero es que México transita de una estructura socioespacial urbana a otra mayoritariamente metropolitana. Cada vez más población, capacidad económica y poder de decisión se concentra en las aglomeraciones metropolitanas del país. El segundo es que las relaciones económicas, sociales, culturales, científicas y políticas adoptan formas de red cuyos nodos o centros se ubican en las grandes ciudades; esto conforma una estructura de red o redes de ciudades-región, en la que tienden a predominar el flujo y/o la relación con otra aglomeración, por encima de las propias de su jurisdicción política-administrativa así se conforman regiones metropolitanas. (Iracheta, 2007:198)

Esta región presenta perfil socioeconómico fincado en el sector terciario de la economía, su población mayoritariamente es urbana, en específico en los municipios que presenta colindancia y vecindad como los ya citados. Los municipios que aun presentan vocación semi rural y con un decremento en la actividad agropecuaria, ganadera y forestal son Atenco y Texcoco; los demás son perfiles más urbanos y con escasa vocación al sector primario en su economía (INEGI, 2010). Desde el punto de vista geográfico, la cercanía de las localidades y las regiones, y la existencia de infraestructura de comunicaciones en los centros dinámicos de actividad económica en un país donde la geografía atenta contra la economía, facilitan el desarrollo local, mientras que el aislamiento geográfico y la incomunicación tienden a inhibirlo. Por otra parte, la facilidad o dificultad para realizar en una localidad inversiones regionales, nacionales y extranjeras influye en la creación y desarrollo de los mercados de trabajo. (Alba, 2007:37).

“La región oriente del Estado de México pertenece a una sola entidad; se encuentra sobre una cuenca cerrada de manera natural y físicamente se propone dividir en tres subregiones: la parte sur de Chalco, la parte central de Texcoco y la parte norte de Temascalapa, que abarca los 37 municipios que a continuación se citan” (Moreno, 2015: 86). El siguiente cuadro expresa la conformación de los municipios que integran la región oriente del Estado de México:

Cuadro 1:- Municipios que integran la región oriente del Estado de México

Amecameca	Ecatepec de Morelos	San Martín de las Pirámides
Atenco	Ecatzingo	Tecámac
Atlautla	Ixtapaluca	Temamatla
Axapusco	Jaltenco	Temascalapa
Ayapango	Juchitepec	Tenango del Aire
Chalco	La Paz	Teotihuacan
Chiautla	Nextlalpan	Tepetlaoxtoc
Chicoloapan	Nezahualcóyotl	Tepetlixpa
Chiconcuac	Nopaltepec	Texcoco
Chimalhuacán	Otumba	Tezoyuca
Coacalco de Berriozábal	Ozumba	Tlalmanalco
Cocotitlán	Papalotla	Valle de Chalco

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI 2010.

“Estos municipios tienen una superficie cercana a los 4,000 km², lo que representa 17% del total de la entidad mexiquense e incluye a más de 653 localidades, de las cuales 86 son urbanas y 567 rurales” (Rébora, 2000:37). La población total de los municipios citados en el cuadro 1 fue de 6’819,684.00 millones de habitantes que corresponde al 42.13% del total de población estatal (COESPO, 2015); es decir, representan más de un tercio de la población total de la entidad mexiquense.

Esta región es parte de la zona metropolitana y megalópolis más importante que existe en el país, tanto por su población, como por su aportación a los diversos procesos regionales que comprenden lo económico, lo espacial, lo territorial, lo ambiental, lo político, lo administrativo y lo cultural se convierte en motivo de estudio y de análisis en lo académico, en lo público y en sus efectos en el ámbito social.

La aparición de las regiones metropolitanas y las ciudades-región, referidas a un sistema articulado de movilidad interurbano de nivel megapolitano y la tendencia a la conformación de redes de grandes ciudades y metrópolis que concentran los principales elementos del desarrollo nacional tenderá a acelerarse. Es un fenómeno moderno que deriva de la ruptura de fronteras (intra y extranacionales) y del desarrollo de los instrumentos de la globalización, especialmente las telecomunicaciones, la ubicuidad de los procesos productivos industriales y la concentración en grandes ciudades de las actividades terciarias de alta tecnología (finanzas, investigación científica, cultura y sobre todo poder. (Iracheta, 2009:89)

La región oriente del Estado de México se presenta como una zona donde existen municipios con alta densidad poblacional, de manera especial en aquellos municipios que hacen frontera con la Ciudad de México en su parte nororiente, tal es el caso de Chimalhuacán, Nezahualcóyotl y Ecatepec, lo cual tiende a ser expansión de la Ciudad de México para

personas en gran medida de escasos recursos económicos o gente con ingreso bajos que oscilan entre 2 y 3 salarios mínimos para la población que trabaja en la región (INEGI,2010).

Al respecto Ramírez comenta lo siguiente: La concentración económica-poblacional en determinados sectores de la ciudad, así como la expansión y flujos hacia nuevos sitios de creciente importancia sugieren claramente que la población se desplaza de lugares de alta concentración poblacional a zonas de alta concentración económica y viceversa. Tal como sucede con las regiones y las ciudades, los espacios al interior de las ciudades experimentan disparidades económicas y poblacionales. (Ramírez, 2012: 227).

Existe nueva región que se está conformando en torno al NAICM y configura un nuevo espacio físico territorial, lo que antes era ocupado por terrenos del ex lago de Texcoco, con una vocación de reserva ecológica y con características de uso de suelo diferentes al que actualmente se está desarrollando con la construcción del aeropuerto, dan un sentido espacial, físico y urbano-regional distinto al que apenas hace un par de años existía.

“Sin duda, el análisis regional requiere de un enfoque multifactorial y transdisciplinario que permita analizar la interacción entre las diversas variables que contribuyen a la formación de regiones y ciudades. Sin embargo, requiere de una concepción del espacio que permita integrar los análisis desde las diversas perspectivas disciplinarias e incluso teóricas” (Asuad, 2012:30).

Problemática

¿Cuál es la problemática que tiene esta nueva región en torno al NAICM? La pregunta permite pensar en la región en función de dos grandes dimensiones que afectan de manera inmediata a los municipios que se ubican de manera cercana al nuevo aeropuerto, y que son: la ambiental en primer momento y luego la económica, que se asocia a lo social; es decir, a las habitantes de la región que interactúan de manera cotidiana en torno a lo que se le conocía como el ex

vaso del Lago de Texcoco, que será reducido en más de 4,500 hectáreas por la construcción del citado megaproyecto urbano, con lo cual el primer impacto será ambiental, pues el efecto ambiental se asocia con pérdida de tierras con vocación distinta a la que existía con el proyecto ecológico en el ex Lago de Texcoco, y que presentará impacto ambiental en toda la región oriente del Estado de México y la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. El proceso de urbanización con el nuevo aeropuerto afectará la degradación de territorios y el cambio de usos de suelo en mayor medida en Texcoco y Atenco respectivamente, y se espera que el crecimiento demográfico sea mayor en la región, fundamentalmente en los municipios cercanos como los mencionados en el trabajo que se presenta.

Aún queda duda: ¿hasta dónde existirán beneficios económicos y sociales con el NAICM en la región que se está conformando? La expansión urbana es una realidad, dado los procesos productivos que se desarrollan con la construcción del aeropuerto, las implicaciones económicas basadas en especulación de las tierras cercanas afectan condiciones sociales y económicas escasamente valoradas, los posibles beneficios de empleo, de impacto en vivienda y de recursos naturales como el agua se asocian a la conformación socioeconómica de una nueva región. Los beneficios económicos por construcción de carreteras, de infraestructura urbana en torno al aeropuerto reportan beneficios en primera instancia a los dueños de minas de arena, grava, tezontle de la región, etcétera, pero también presentan efectos de devastación territorial, consecuencias ambientales aún no valoradas en el ámbito regional.

En la problemática de esta región es bueno retomar lo dicho por Calva: El desarrollo económico de México se ha caracterizado por marcadas desigualdades regionales que se manifiestan en la marginación de una gran proporción de la población, en profundas disparidades en infraestructura, producto interno per cápita, ingreso familiar, servicios sociales, grados de escolaridad y calificación laboral, en la excesiva concentración económica y poblacional en

grandes zonas metropolitanas, con un acentuado centralismo político y cultural; y un débil ejercicio real de la soberanía de los estados, la autonomía municipal y la democracia participativa. (Calva, 2007:11)

Lo anterior es parte de la problemática del desarrollo regional asociado a las contradicciones socioeconómicas y ambientales que no consideran un desarrollo sustentable, en una nueva región con profundas transformaciones en las dimensiones sociales, ambientales y económicas, asociadas a las nuevas infraestructuras y equipamientos de los sistemas urbano-regionales de las grandes metrópolis como la que se presenta en este documento.

El NAICM y la región

Iracheta diserta y explica: Orientar la construcción de infraestructura para la producción, a partir de un concepto claro de ordenamiento territorial y desarrollo sustentable. La infraestructura es más que un soporte para las actividades productivas y sociales; es un activo fijo para el desarrollo de las regiones y para la gran unidad productiva que es la ciudad. Se requiere establecer con claridad el papel de cada elemento de infraestructura en las regiones, dentro del sistema urbano nacional y dentro de cada ciudad, por su capacidad de apoyar la especialización y complementariedad de los territorios (Iracheta, 2007:199).

En los terrenos del ex Lago de Texcoco se construye la obra urbana más importante para el Valle de México, y tendrá un efecto inmediato en la región oriente del Estado de México y los municipios que se ubican de manera física más cercanos. Lo que era un lago, que con el tiempo (más de tres decenios) se desarrollaron trabajos de recuperación ambiental por parte de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) para mejorar los ecosistemas y el ambiente en la región y la metrópoli; ahora presentará efectos distintos al que existió en el pasado, donde lo ecológico era parte del perfil y vocación de la zona del ex Lago. Las cosas se modificaron de

manera rápida en los últimos dos años (2015-2017); ahora la parte económica, la parte social y la urbana serán determinantes en la configuración y el perfil de esta nueva región cercana al NAICM y el impacto ambiental tendrá efecto aún no valorado por los habitantes de los municipios cercanos donde se ubicará el citado aeropuerto.

Como consecuencia de los graves problemas ambientales en todo el Valle, el ex Lago de Texcoco fue por décadas, un asunto prioritario en las mesas de discusión del gobierno mexicano. En 1971, La Secretaría de Recursos Hidráulicos formó una comisión para crear el Plan Texcoco, que sería el resultado de un análisis detallado de las condiciones hidrológicas y ambientales del ex Lago. En dicho documento se establecieron programas, acciones, proyectos y obras de rescate de la región. Al desaparecer esa dependencia, la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos continuó con el Plan Texcoco; finalmente, el proyecto quedó a cargo de la Comisión Nacional del Agua, organismo desconcentrado de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales. (CONAGUA, 2007:15)

Dentro de las funciones y actividades de la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) queda establecido lo siguiente: Al efecto, las atribuciones de la Comisión del Agua, en su Nivel Nacional, quedaron establecidas en la Ley de Aguas Nacionales (Anexo 4), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de diciembre de 1992 y reformada el 18 de abril de 2008, toda vez que en su artículo 9, fracción IX....En este contexto el Reglamento Interior de la Comisión Nacional del Agua, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de noviembre de 2006, establece como una de las atribuciones de la Subdirección General de Agua Potable, Drenaje y Saneamiento, la siguiente: XVIII Dirigir el Programa Lago de Texcoco en la cuenca hidrológica del propio Lago; y realizar los subprogramas y proyectos para efectuar directamente o a través de terceros, las obras que correspondan con el apoyo del Organismo de Cuenca

Aguas del Valle de México, a través de su unidad o unidades administrativas. (CONAGUA, 2012: 2)

Lo que es evidente es que se está construyendo una nueva región cercana al nuevo aeropuerto, y que su impacto más inmediato será en los municipios vecinos que tienen colindancia con el polígono de NAICM. Estos municipios que integran una nueva región son: Ecatepec, Atenco, Texcoco, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl, mismos que presentan diversidad social, económica, ambiental, política y generan un nuevo enfoque regional a partir del aeropuerto. El siguiente cuadro (2) expresa la conformación poblacional de los municipios antes señalados y su porcentaje que representa en la región oriente y en la entidad mexiquense.

Cuadro 2. Municipios que integran la nueva región en torno al NAICM

Municipio	Población	% total de población de la región	% total de población estatal
Atenco	62,392	0.91%	0.38%
Chimalhuacán	679,811.00	9.97%	4.19%
Ecatepec de Morelos	1`677,678.00	24.60%	10.36%
Nezahualcóyotl	1`039,867.00	15.25%	6.42%
Texcoco	240,749.00	1.48%	1.48%
Totales	3`700,497.00	54.26%	22.83%

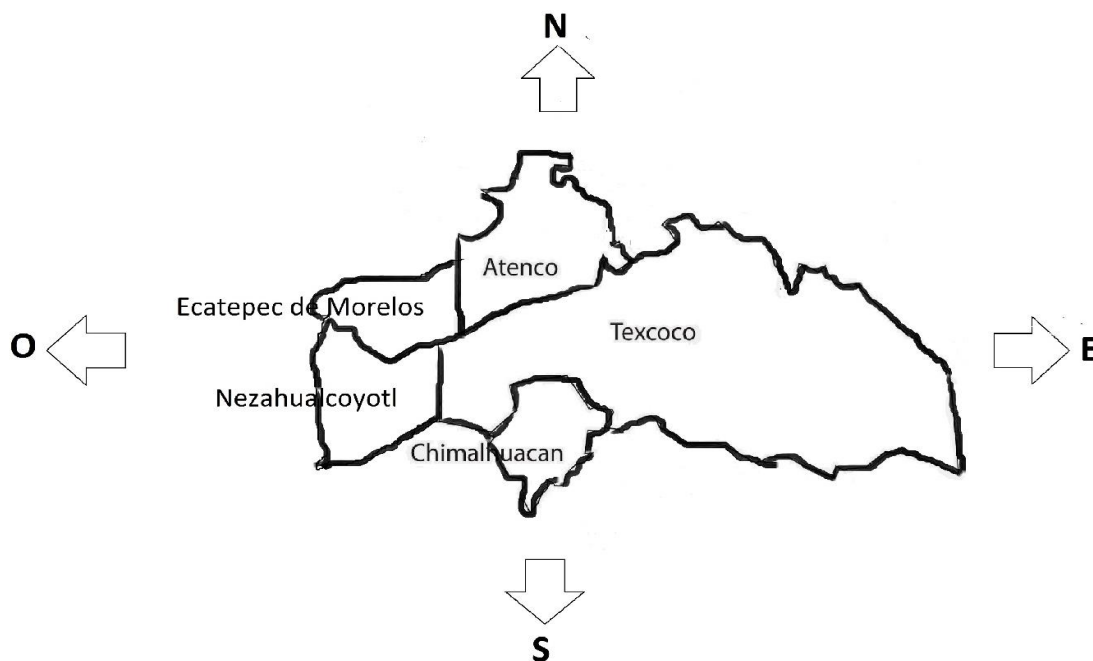
Fuente: Elaboración propia con datos de COESPO, 2015

Lo anterior permite dar una primera aproximación y conocimiento de la nueva región que se está configurando en torno al NAICM, son los municipios más cercanos al megaproyecto urbano en la región oriente del Estado de México. Es donde se construye la gran obra urbana que tuvo el proyecto ambiental y ecológico más importante de las últimas cuatro décadas en el Valle de México, el llamado Plan Lago de Texcoco, mismo que con la construcción del aeropuerto ha ido

disminuyendo su potencial, sus tareas y su personal contratado por CONAGUA. El mapa 2 expresa los municipios que integran la nueva región en torno al NAICM.

Investigadores como Chávez y Guadarrama (2004) consideran: Por ejemplo la población que entra o sale de cualquier entidad no lo hace de manera uniforme a lo largo de su territorio; se ve en especial entre las localidades donde se encuentran asentadas plantas industriales o comercios o bien zonas habitacionales cercanas a lugares donde florece la industria, el comercio o los servicios. El total de la entidad es un referente pero para avanzar en el conocimiento detallado de una población hay que descender en el nivel de agregación. A fin de avanzar en la relación migración-desarrollo regional-desarrollo económica, hemos procedido a examinar la dinámica migratoria de las principales urbes de la región centro (Chávez y Guadarrama, 2004:176)

Mapa 2. Municipios que integran la nueva región en torno al NAICM



Fuente: Elaboración propia con información de INEGI, 2010

Esta nueva región tiene aproximadamente cuatro millones de habitantes, existen municipios densamente poblados como Ecatepec y Nezahualcóyotl, aunque este último presenta un descenso de su población en la última década. En el año 2000 Nezahualcóyotl presentó una población de 1'225,975.00 y luego en 2010 cambio a 1'110,565.000 pobladores (INEGI, 2000 y 2010), en el 2015 se tuvo 1'039,867.00 (COESPO, 2015), es decir, tuvo disminución de población en 186,108 personas en tres lustros, lo cual es un indicador poblacional de municipio que se integra a nueva región con el NAICM. Es de señalar que es el único municipio de los cinco antes señalados que presentó disminución de población; los demás presentan aumento.

También existen municipios como Texcoco y Atenco que son parte de una región tradicional⁴, son vecinos y presentan interacción importante en lo social, lo económico y lo cultural; de manera especial los habitantes de Atenco presentan flujo constante a Texcoco, pues donde realizan actividades de servicios financieros (bancos), comerciales, culturales, educativos toda vez que Texcoco es sede política, de distrito electoral, judicial y administrativa de la llamada región Texcoco. En el caso de Atenco es conocido por su oposición por el tema del Nuevo Aeropuerto, en la década pasada, y durante más de tres lustros existió lucha social y que continúa hasta la fecha por estar en contra de la construcción de la megaobra urbana y por la organización social llamada Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) cuyo movimiento social se dio a conocer en el año 2001 por el asunto del aeropuerto en la región y luego en 2006 por conflictos sociales que iniciaron en Texcoco y continuaron en Atenco con el balance de represión por parte del Estado y del gobierno Estatal a los actores de dicho movimiento (FPDT) mismos que hasta la fecha continúan con menor resonancia en lo regional, pero si conocido en lo nacional e internacional.

⁴ La región Texcoco se conoce por la integración de los municipios de Atenco, Chiautla, Chiconcuac, Tezoyuca, Papalotla, Tepetlaoxtoc y Texcoco; oficialmente el gobierno del Estado lo ubica como la región XI con sede distrital y electoral a Texcoco. El distrito local electoral 23 integra estos municipios, con sede en Texcoco, además es sede judicial y administrativa para diversos efectos de orden social, judicial y administrativo y esta región presenta identidad en torno a Texcoco y sus diversas actividades que se realizan por lo antes citado.

El municipio de Texcoco será el que sentirá el efecto inmediato del NAICM; parte del aeropuerto se construye en su territorio, es el más afectado por la cercanía física y parte de su territorio está ocupado por la CONAGUA, por el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Su efecto ambiental en estos dos últimos dos años (2015-2017) es evidente por el cambio de uso de suelo y la vocación que tenía el ex Lago de Texcoco, ahora con menos hectáreas para ese fin, pues datos oficiales dicen que la construcción del NAICM utilizará un total de 4,432 hectáreas, de una extensión territorial de 12,363 hectáreas. Es de señalar que en estos terrenos existe el cuerpo de agua artificial más importante del Valle de México, aquí se encuentra el “Lago Nabor Carrillo” cuya extensión es de 1,000 hectáreas y en conjunto existen 1,734 hectáreas con cuerpos de agua en la zona (CONAGUA, 2015).

El Alcalde de Texcoco Higinio Martínez Miranda, exigió al gobierno federal una compensación de 100 millones de pesos por los daños que han provocado en las carreteras federales, estatales y municipales los cientos de camiones que circulan durante todo el día que trasladan materiales para la construcción del NAICM; ‘en un solo día contabilizamos de las 6 de la mañana a las 8 de la noche en viernes, que circulan 1,837 tráileres que se están desplazando a Texcoco y que están sacando material de desecho donde se construye el aeropuerto. Están entrando y saliendo de Texcoco a todas horas y en dos y cuatro años van a deteriorar severamente los caminos, tanto la carretera federal, la autopista Peñón-Texcoco, como los caminos que administra la Junta Local de Caminos y los tramos que atraviesa el municipio’. (El Universal, 2016).

Es decir, uno de los retos que enfrentará Texcoco con el nuevo aeropuerto es el tema ambiental, mismo que ya tiene efecto, pues al circular más de 1,600 vehículos de carga de manera cotidiana que sacan e introducen materiales de construcción a la zona del aeropuerto

tiene efecto en los ecosistemas del ex Lago, de la población cercana y de la región, de manera especial de las comunidades que se ubican de manera cercana a la zona del aeropuerto. Lo anterior representa efecto aún no cuantificable o medible en la salud de las personas y en el ambiente de la región. Se conoce que la polución y la contaminación que producen estos vehículos, y sus efectos secundarios al respirar el aire y los desechos que generan en la zona. Además, es evidente el efecto económico, pues existe mayor movilidad de personas que buscan alimentos, viviendas, servicios básicos, como agua, baños etc., en torno al aeropuerto y lo que conlleva la derrama económica, aun no conocida con exactitud en el orden local y regional del impacto que tendrá en corto plazo el tema ambiental y económico, como elementos que ayudarán a entender la nueva configuración urbana-ambiental-regional., y en el caso de Texcoco esto será determinante para su desarrollo y crecimiento.

Otro municipio que presenta colindancia con el NAICM es Chimalhuacán, con otro perfil fincado en los servicios y comercio y casi sin territorio para crecer en términos de espacio físico, y con alta densidad poblacional con respecto a la región. En el año 2016 se dio a conocer información que involucra al gobierno local de Chimalhuacán respecto a un predio de 200 hectáreas llamado Tlateles y el ex director general de CONAGUA⁵ señala lo siguiente:

No obstante las 200 hectáreas que se pretende “donar” a Chimalhuacán están exactamente en los terrenos donde se proyectan estas lagunas de regulación. Entonces, ¿se van a construir estas lagunas? ¿El proyecto del NAICM que presentó el presidente Peña se va llevar a cabo? ¿se dejará sin protección contra inundaciones a toda la zona oriente del Valle de México?. La noticia de esta “donación” se dio en los medios nacionales con el argumento de que el proyecto sería de beneficio para la economía del municipio, cuando en realidad se trata de una maniobra del Gobierno del Estado de México, con la SEGOB y líderes de Antorcha Campesina a los terrenos supuestamente donados (Luege, 2016).

⁵ El Ing. José Luis Luege Tamargo fue director de CONAGUA de diciembre 2006 a 2012 cuando fue presidente de la República Felipe Calderón Hinojosa por el Partido Acción Nacional (PAN) en el periodo antes citado.

Surgen las preguntas: ¿Son políticas de gobierno las que llevan a un tipo de asentamiento en Chimalhuacán? ¿Tiene relación directa con la política del gobierno local, vinculada a la organización llamada “Antorcha Campesina”, la cual tiene asociación con el Partido Revolucionario Institucional, son preguntas que permiten la reflexión y ayudan a considerar elementos para el estudio de la región.

También se ubica en este polígono del NAICM el municipio de Ecatepec, conocido por ser el más poblado del país, por sus altos índices de delincuencia y por ser un municipio que presenta una configuración urbana y con procesos sociales diferenciados a otros municipios colindantes, o vecinos como Atenco, donde existe menor densidad de población y procesos productivos diferentes así como estilos y formas de organización distintas, donde el campo en el caso de Atenco es un símbolo social para la comunidad, cosa distinta a Ecatepec, que es urbano y con identidades culturales distintas asociadas a lo urbano y no con la agricultura o los procesos productivos del sector primario de la economía en México. Según datos del Sistema de Seguridad Pública, dicen que Ecatepec es un grave riesgo para habitar ese municipio y ahora será uno de los más cercanos al NAICM, la siguiente cita es información oficial del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SNSP):

Ecatepec, uno de los municipios más grandes y más poblados de México, es un modelo delictivo en el país, con más homicidios que la media nacional, y se ubica en los primeros lugares en extorsiones y secuestros. Esta localidad mexiquense, que forma parte de la mancha urbana de la ciudad de México y tiene una población de 1.6 millones de habitantes, registró en 2014 una tasa de homicidios de 35.9 por cada 100 mil habitantes: el triple de la media nacional, que es de 13.07, según datos del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SNSP). (Vela y Tirado, 2015).

En suma, en la visión que hemos construido (o más bien, que otra vez nos ha construido) del futuro de nuestros entornos nacionales, urbanos, rurales o regionales, los recursos con los que

contamos y los territorios en donde se asientan son de vital importancia para definir las formas económicas y políticas que se requieren para su reproducción social, económica, política y cultural y para la del sistema. En la actualidad, en la conjunción de la tríada territorio, Estado y mercado, se presenta una dualidad compleja que fragmenta la posibilidad de encontrar una forma integral de vislumbrar el desarrollo futuro de la humanidad en general y de nuestro país en particular: o bien se nos argumenta que la globalización y sus territorios internacionales circulan aterritorialmente en el ámbito del mercado o de los circuitos internacionales; que la importancia local se da a partir de sus vínculos con lo global como es el caso de los hiperglobalistas, o se encuentran en una desvinculación importante y sólo lo local define los procesos de cambio (Ramírez, 2003:71-72).

Conclusiones

En la región oriente del Estado de México se construye el megaproyecto urbano más importante para el país, su impacto en el ámbito local, en lo regional, en lo metropolitano aún está por verse. Existen dos dimensiones que presentarán efecto inmediato en lo local y lo regional: a) La ambiental y b) La económica; estas presentan efecto inmediato en la sociedad local y luego en los municipios ya citados que conforman nueva región en torno al nuevo aeropuerto, por tanto son indispensables en el estudio y análisis académico.

Los municipios que presentan colindancia con el NAICM son parte de una región más extensa que se ubica como la región oriente del Estado de México, ahora se está conformando una nueva región con cinco municipios que presentan vecindad con el polígono del nuevo aeropuerto y estos son: Ecatepec, Atenco, Texcoco, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl, presentan un proceso de desarrollo diferenciado y con características particulares en su economía, en el ambiente, en sus condiciones sociales, en el uso de suelo, en la seguridad, en los procesos y gestión administrativa, de organización social y política, de sus formas de gobernar y la manera de realizar acciones en torno a una nueva región son distintas y adquieren significados distintos en su calidad de vida y organización social; sin embargo existe

el común denominador de ser parte de una periferia de la Ciudad de México y entrelazar un desarrollo urbano no homogéneo pero sí con tendencia de desplazamiento masivo de personas en municipios altamente poblados como Ecatepec, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl. También se ubican de manera cercana dos municipios que integran otra región tradicional llamada región Texcoco, donde Atenco y Texcoco, son los dos municipios que sentirán de manera inmediata los efectos de la construcción del NAICM en lo ambiental primero con el inmediato cambio de uso de suelo y su efecto socioeconómico, así como por las actividades económicas que se sienten con el flujo de gran número de trabajadores en la obra urbana del nuevo aeropuerto.

Texcoco es de los municipios mejor beneficiados en el aspecto económico dada su cercanía al NAICM, pero también es el que tienen mayor interacción física-territorial y social por la constante migración y tránsito obligado de personas y mercancías del oriente del Estado de México y otras entidades cercanas como Tlaxcala, Puebla, e Hidalgo al nuevo aeródromo, en gran medida por sus conexiones en las carreteras de cuota y libres de peaje. Pero también el municipio no cuenta con infraestructura suficiente para albergar un mayor crecimiento de población, de servicios y bienes de nuevos procesos productivos y competitividad que demandan las ciudades medias en la periferia de la metrópoli más importante de Latinoamérica. Es indudable que esta nueva región presenta contrastes en términos poblacionales y de calidad de vida, así como de seguridad y violencia, tal es el caso de los municipios que presentan situación crítica como el de Ecatepec, o el caso de Chimalhuacán, donde organizaciones políticas como Antorcha tienen presencia en el desarrollo y organización social de la sociedad que integra una región.

Esta nueva región en torno al NAICM está adquiriendo perfil económico-social fincado en el sector terciario de la economía, donde los servicios y el comercio serán determinantes en la conformación regional, la agricultura es un sector en decremento desde hace varias décadas en

la región; Texcoco y Atenco han tenido vocación permanente por estas prácticas vinculadas al sector primario de la economía, pero ahora parte de sus territorios serán afectados por el megaproyecto urbano más importante del país, ubicado en el oriente del Estado de México con implicaciones que están aún por verse en las distintas dimensiones sociales, ambientales, económicas y culturales.

REFERENCIAS

Alba, Carlos., (2007) “Globalización y desarrollo regional en México” en Calva, José L. (coord.), Políticas de desarrollo regional. México, Porrúa/UNAM.

Asauad, Normand., (2012) “Concentración y dispersión económica en la región megapolitana” en Egurrola, Jorge I. y Quintana, Luis (Coords.), La industria en la zona metropolitana del Valle de México. México, Plaza y Valdez.

Cabrero, Enrique., (2013) “Introducción” en Cabrero, Enrique. (Editor), Retos de la competitividad urbana. México, CIDE.

Calva, J. Luis., (2007) “Prologo” en Calva, José L. (Coord.), Políticas de desarrollo regional. México, Porrúa/UNAM.

COESPO (2015). Cuaderno Estadístico Encuesta Intercensal 2015. [En línea] México, disponible en:

<http://coespo.edomex.gob.mx/sites/coespo.edomex.gob.mx/files/files/cuaderno%20estadistico%202016.pdf> [Accesado el 12 de mayo de 2017]

CONAGUA. (2015). Proyecto Hidráulico del Lago de Texcoco. [En línea]. México, disponible en <https://mail.google.com/mail/u/0/#search/planurbanotexcoco%40gmail.com/155551849906146e?projector=1> [Accesado el día 11 de mayo de 2017].

CONAGUA., (2012) Libro Blanco CONAGUA-07 Programa Parque Ecológico Lago de Texcoco (PELT). México, Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

CONAGUA., (2007) Proyecto LAGO de TEXCOCO. Comisión Nacional del Agua/Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales. México, CONAGUA.

Chávez, Ana M y Guadarrama, Julio., (2004) “La región central de México en transición: tendencias económicas y migratorias a finales del milenio” en Aguilar, Adrián G (Coord.), Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países. México, Miguel Ángel Porrúa.

El Universal. (2016). Exigen compensación por daños en vialidades en Texcoco. [En línea]. México, disponible en:

<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/edomex/2016/04/5/exigen-compensacion-por-danos-en-vialidades-de-texcoco> [Accesado 20 de mayo de 2017]

Garza, Gustavo., (2012) “La transformación urbana de México, 1970-2020” en Garza, Gustavo y Schteingart, Martha (coords.), Los grandes problemas de México II Desarrollo Urbano y Regional. México, Colegio de México.

Google mapas. (2017) Ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.[En línea. México, disponible en:

[https://www.google.com.mx/maps/place/Aeropuerto+Internacional+de+la+Ciudad+de+M%C3%A9xico+\(MEX\)/@19.4417419,-99.0567055,15z/data=!4m5!3m4!1s0x85d1fc77bd93229f:0x2d07ef561bad244!8m2!3d19.4360762!4d-99.0719083](https://www.google.com.mx/maps/place/Aeropuerto+Internacional+de+la+Ciudad+de+M%C3%A9xico+(MEX)/@19.4417419,-99.0567055,15z/data=!4m5!3m4!1s0x85d1fc77bd93229f:0x2d07ef561bad244!8m2!3d19.4360762!4d-99.0719083) [Accesado 6 de septiembre de 2017].

INEGI., (2010) Anuario Estadístico del Estado de México, tomo I. Aguascalientes, México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

_____. (2000) Censo de población y vivienda. Aguascalientes, México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

Iracheta, Alfonso., (2009) Políticas públicas para gobernar las metrópolis mexicanas. México, Miguel Ángel Porrúa/Colegio Mexiquense.

_____. (2007) “Hacia una estrategia nacional integrada para un desarrollo sustentable” en Calva, José L. (Coord.), Políticas de desarrollo regional. México, Porrúa/UNAM.

Luege, José Luis. (2016) Tlateles: Opacidad e ilegalidad de la Segob. [En línea]. México, disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/articulo/jose-luis-luege-tamargo/nacion/2016/08/4/tlateles-opacidad-e-ilegalidad> [Accesado 5 de septiembre de 2017].

Moreno, Enrique., (2015) “Lo urbano en la región oriente del Estado de México” en Revista Quivera. Vol. 17, núm.2, pp. 76,88.

Negrete, Ma. Eugenia., (2012) “Las metrópolis mexicanas: conceptualización, gestión y agenda de políticas” en Garza, Gustavo y Schteingart, Martha (coords.), Los grandes problemas de México II Desarrollo Urbano y Regional. México, Colegio de México.

Ramírez, Blanca., (2003) Modernidad, posmodernidad, globalización y territorio: un recorrido por los campos de las teorías. México, Miguel Ángel Porrúa, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco

Ramírez, Roberto., (2012) “La expansión urbana de la ZMCM: Un análisis de las funciones económicas de la Ciudad de México a través del estudio de su estructura policéntrica” en Egurrola, I y Quintana, L (comp.), La industria en la Zona Metropolitana del Valle de México. México, Plaza y Valdez.

Réborá, Alberto (2000) ¿Hacia un paradigma de la planeación de los asentamientos humanos? Políticas e instrumentos de suelo para un desarrollo sostenible, incluyente y sustentable. El caso de la región oriente en el Valle de México. México, Miguel Ángel Porrúa/UNAM.

SCT. (2013). CAPITULO DATOS GENERALES DEL PROYECTO Y DEL PROMOVENTE Y DEL RESPONSABLE DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL. [En línea]. México, disponible en: <http://www.agua.org.mx/biblioteca-tematica/manejo-de-cuencas/1220-cuenca-del-valle-de-mexico/32610-manifestacion-de-impacto-ambiental-del-proyecto-del-nuevo-aeropuerto-del-ciudad-de-mexico> [Accesado 22 de mayo de 2017]

Vela y Tirado. (2015) Ecatepec más violento que Ciudad Juárez y Matamoros. [En línea]. México, disponible en: <http://www.elfinanciero.com.mx/nacional/ecatepec-mas-violento-que-matamoros-y-ciudad-juarez.html> [Accesado 21 de mayo de 2017].