



Lo ambiental del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en Texcoco, Estado de México

The environmental of New Mexico City International Airport, in Texcoco, State of Mexico

Enrique Moreno Sánchez

México. Profesor-investigador a tiempo completo del Centro Universitario de la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM Texcoco). Miembro del Sistema Nacional de Investigadores nivel 1, y líder de cuerpo académico Política, Gobierno y Territorio UAEM 153. Correo: enriquetex132@gmail.com

Fecha de recepción: 14 de octubre de 2016

Fecha de aceptación: 11 de abril de 2017

DOI: <http://dx.doi.org/10.17141/letrasverdes.22.2017.2504>

Resumen

Lo ambiental es una dimensión ligada en la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, ahora en el municipio de Texcoco, como parte integrante del Estado de México. Dicho aeropuerto ya no se ubicará en la Ciudad de México, con lo cual adquiere otro significado en términos de administración pública y de gestión pública. Se espera que lo ambiental sea un proceso vinculado a la configuración socioterritorial, y presentará una modificación en primera instancia en el ámbito local, la cual será observable en el transcurso de la edificación del proyecto aeroportuario. Este trabajo presenta resultados de investigación con información de encuestas aplicadas, trabajo de campo, análisis de datos, que permiten inferir la tendencia ambiental en el municipio de Texcoco con la instalación del Nuevo Aeropuerto Internacional, así como el efecto en la zona de influencia más inmediata. El significado de esta dimensión y la opinión de los pobladores permiten conocer el posible

impacto del aeropuerto internacional más grande de Latinoamérica, y -según versión oficial- de los tres más grandes del mundo.

Palabras clave: ambiente; aeropuerto; influencia; territorio; Texcoco.

Abstract

The environmental dimension is linked to the construction of the New Mexico City International Airport, now in the municipality of Texcoco, as part of the State of Mexico. This airport is no longer located in Mexico City, which takes on another meaning in terms of public administration and governance. Environmental is expected to be a process linked to the socio-territorial configuration, and present modification in the first instance at the local level, which will be observable in the course of the building of the airport project. This paper presents research results with data from surveys conducted, fieldwork, data analysis, which allows us to infer the environmental trend in the municipality of Texcoco with the installation of the new international airport as well as the effect on the area of influence more immediate. The significance of this dimension and the opinion of the people can know the possible impact of the largest international airport in Latin America, and according to official version, of the three largest in the world.

Keywords: environment; new airport; State of Mexico; Texcoco.

Introducción

El municipio de Texcoco de Mora será la sede del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), considerado el más grande de México y Latinoamérica, y según la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, será uno de los tres más grandes del mundo (SCT 2016). Con estos detalles, el municipio adquiere otro significado en el contexto de la globalización, el desarrollo y la competitividad en que puede insertarse. La propuesta de grandes proyectos urbanos trae consigo polémica y discusión, toda vez que en el pasado este mismo proyecto fue seriamente cuestionado por los habitantes, por los poseedores de la tierra y por los gobiernos locales, en específico, por el gobierno municipal de Texcoco durante 2001-2002. Con el aeropuerto en Texcoco, la dinámica local, regional tendrá cambio social, ambiental, económico, y existirán en prospectiva decisiones que afectarán la vida social,

urbana, ambiental, administrativa del municipio, de la región, de la metrópoli y de la megalópolis a que pertenece Texcoco.

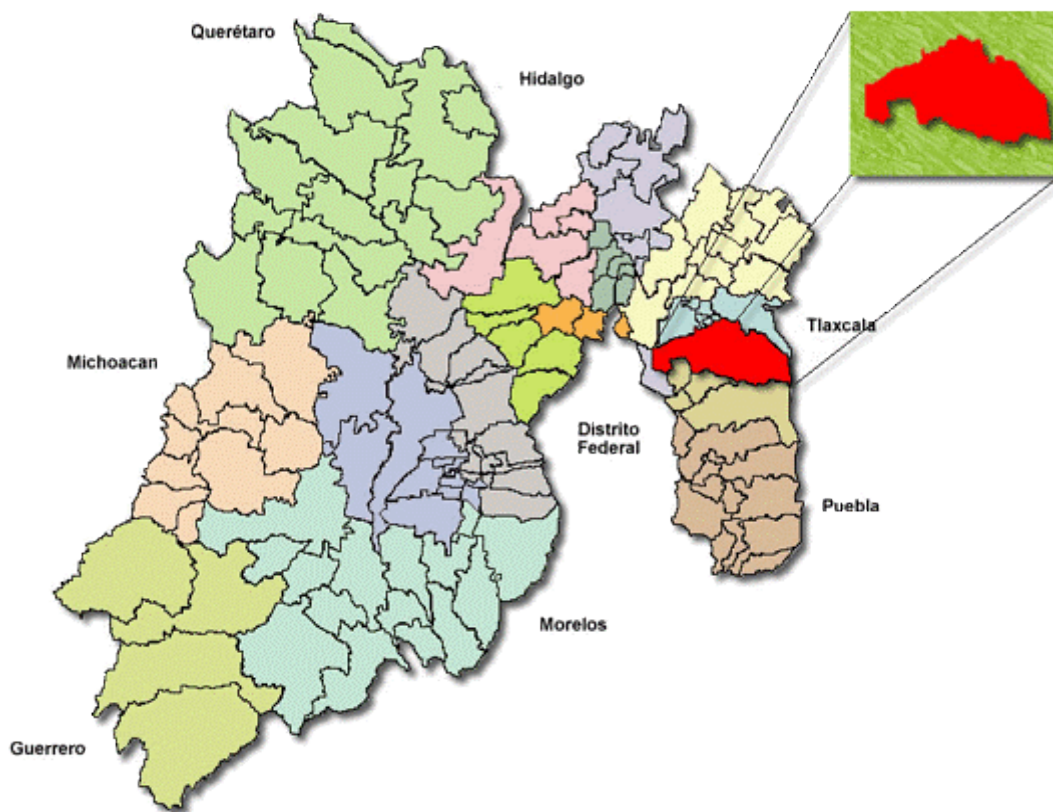
La dimensión ambiental abarca diversos aspectos del desarrollo metropolitano, que comprenden la contaminación atmosférica, vinculada con los transportes y en menor medida con la operación industrial, la disponibilidad y distribución de agua, con parámetros de cobertura, de calidad y de sustentabilidad ambiental, y los sistemas y redes de drenaje, de alcantarillado y de energía eléctrica, cuya complejidad en infraestructura y operación demandan un manejo coordinado a escala metropolitano y regional. Lo ambiental abarca también el manejo de áreas verdes y zonas de conservación ecológica, la disposición de residuos sólidos e incluso la prevención de riesgos, incluidos los de la salud y todos los aspectos vinculados con la seguridad a los que cada vez están más expuestos la población (Negrete 2012, 205).

Los problemas ambientales que actualmente enfrentamos, se circunscriben dentro de un complejo proceso de deterioro a nivel planetario. Manifestaciones como el cambio climático, la disminución de las superficies forestales, la contaminación atmosférica, del agua, y del suelo, la desaparición de especies animales y vegetales, dan cuenta de una problemática totalmente articulada, poniendo de manifiesto uno de los principios básicos de la ecología: la interrelación de los procesos en un medio determinado (Pino 2013, 168). Abordar la situación ambiental de un municipio como Texcoco y relacionarlo con una gran obra urbana le da otro sentido y connotación a la investigación. Aquí se presentan resultados de investigación de más de un año (2015 y primer semestre del 2016); y también se describe la instalación del megaproyecto del aeropuerto en un municipio que forma parte de la megalópolis del centro del país. Este detalle adquiere un significado político-administrativo y social, al ubicarse el aeropuerto más grande, con mayor flujo de personas, de mayor movimiento de mercancías y de diversas actividades económicas y sociales, ahora en el municipio de Texcoco, ubicado en el oriente del Estado de México y una de las regiones densamente pobladas con contradicciones económicas, ambientales y culturales de la zona metropolitana más importante del país.

Metodología

Texcoco se localiza geográficamente entre los 19°23'44" y 19°33'46" de Latitud Norte y los 98°39'28" y 99°01'43" de Longitud Oeste, con una superficie de 41.869,41 hectáreas (ha). Limita al Norte con los municipios de Tepetlaoxtoc, Papalotla, Chiautla, Chiconcuac y Atenco; al Sur con Ixtapaluca, Chicoloapan y Chimalhuacán; al Este con el Estado de Puebla y al Oeste, con los municipios de Nezahualcóyotl y Atenco (Ortiz 2003). El área de estudio para la realización de la investigación comprende el municipio de Texcoco, que se localiza en la parte central de la zona oriente del Estado de México y al oriente de la ahora llamada Ciudad de México. También expresa la condición del municipio en el contexto megapolitano con las entidades que se vinculan al NAICM (mapa 1).

Mapa 1. Ubicación del municipio de Texcoco.



Fuente: Gobierno del Estado de México (2012a).

El método de estudio utilizado fue el deductivo-inductivo, que consiste en alcanzar conocimiento de lo general a lo particular, comparando y analizando los datos cuantitativos disponibles y realizando análisis cualitativo del objetivo de estudio del presente trabajo. El tipo de investigación es un estudio de caso, que involucra aspectos descriptivos y explicativos, pero además utiliza información tanto cualitativa como cuantitativa (Bernal 2010, 116). El objetivo de la investigación fue conocer de mejor manera la dimensión ambiental que presenta el megaproyecto del NAICM, a construirse en el municipio de Texcoco, Estado de México.

Fueron consideradas veinte comunidades con una muestra no probabilística, conocidas como dirigidas y que suponen un procedimiento informal; su valor reside en estudiar un grupo o comunidad, en donde no es posible calcular un margen de error. En las muestras de este tipo, la elección de los sujetos no depende de que todos tengan la misma posibilidad de ser elegidos, sino de la decisión de un investigador o grupo de encuestadores (Hernández, Fernández y Baptista 2007, 167). Las comunidades fueron seleccionadas a partir de criterios específicos, como la cercanía al aeropuerto, la ciudad y sus colonias con grado de representación por su número de habitantes, y aquellas que se ubican más alejadas (la de la montaña) y otras que se ubican más alejadas del NAICM, y aquellas donde existe problema por los asentamientos humanos irregulares y conflicto urbano-ambiental. Tal es el caso del sur del municipio, donde se colinda con Chimalhuacán, Chicoloapan e Ixtapaluca y, donde ha crecido la población de manera significativa los últimos tres lustros (INEGI 2010; COESPO 2015).

La siguiente tabla contiene la lista de las principales preguntas generadas para asociar el tema del aeropuerto con la dimensión ambiental, con la aplicación de las encuestas realizadas en los barrios, pueblos y comunidades del municipio motivo de la presente investigación.¹

¹ Se agradece la colaboración en la aplicación de encuestas a los arquitectos Karla Martínez y César Nicolás Vázquez, mismos que ayudaron en codificación y análisis de datos generados en el trabajo de campo en el año 2016.

Tabla 1. Preguntas generadas para lo ambiental y el aeropuerto.

1.- Tipo de propiedad
2.- Problema por el uso de suelo
3.- Principal problema ambiental por el tema del aeropuerto
4.- Opinión del Nuevo Aeropuerto
5.- Principales problemas ambientales a futuro por el aeropuerto

Fuente: Elaboración propia con información elaborada en trabajo de campo en el segundo semestre 2015 y primer semestre 2016.

Generar información confiable a partir de datos asociados en lo ambiental significa ir conociendo los posibles efectos del megaproyecto urbano en el municipio de Texcoco y de sus comunidades que se ubican de manera cercana al NAICM. Las preguntas de la tabla 1 permiten entender la dimensión ambiental del municipio, ya que significa ir construyendo instrumentos adecuados, oportunos, para la planificación de actividades y servicios del territorio municipal y su impacto en lo regional, metropolitano y megapolitano de la metrópoli más importante de Latinoamérica por su número de habitantes y el flujo económico que desarrolla.

El mapa 2 describe el área donde se ubicará el NAICM, mismo que colinda con las comunidades que en párrafos posteriores son motivo de investigación. Dicha obra se ubica en la llamada “Zona Federal” de manera cercana donde se construirán la “Laguna Texcoco Norte” y la Laguna Xalapango, además donde convergen los ríos Xalapango, Río Coxacoaco y Río Texcoco (CONAGUA 2015). Es de señalar que la actual zona federal, hasta el año 2015, consideraba una extensión de 12.363 ha. La zona del NAICM comprende 4.432 ha, que es preciso señalar, no toda esta área será construida. Luego está la superficie del cuerpos de agua que son 1.734 ha, incluido el llamado “Lago Nabor Carrillo”, que se observa en el mapa 2 (CONAGUA 2015). El trabajo consta de tres partes: en la primera, se presenta una reflexión teórica de lo ambiental; en la segunda, se presentan los resultados de las encuestas aplicadas (300) en las comunidades cercanas al Nuevo Aeropuerto, así como aquellas que se encuentran en la cabecera municipal y muestran la opinión de sus pobladores en lo ambiental, así como consideraciones en torno al aeropuerto en Texcoco y los problemas

ambientales más significativos generados a partir de la investigación; y finalmente, se presentan conclusiones.

Lo ambiental del megaproyecto del NAICM

Lo ambiental es una dimensión que se encuentra entrelazada, por lo que es necesario tener mejor conocimiento que permita reflexionar y estudiar los efectos a partir de la construcción del megaproyecto del NAICM, toda vez que ya existen cambios físicos en el territorio municipal a partir del año 2016. Las características físicas, geográficas y ambientales del territorio condicionan las relaciones sociales, al ofrecer ventajas o desventajas para el aprovechamiento de recursos naturales y las condiciones ambientales (clima, localización, altitud, etc.), fundamentales para la producción económica y en general para la vida humana. Por estas razones, conocer y analizar integralmente la estructura, las características de un territorio, las formas y patrones en que una sociedad lo ocupa y lo explora es central, porque representa una condición *sine qua non* para valorar lo que ofrece para el desarrollo y los límites de la oferta para sostenerse en el tiempo (Iracheta 2012, 130-131).

Mapa 2. Esquema hidráulico del NAICM y de Texcoco.



Fuente: Proyecto Hidráulico de Texcoco (CONAGUA 2015).

Enrique Leff (1988, 19) comenta que el asunto de la sustentabilidad proviene de la “polisemia del término *sustainability*, que integra dos significados: uno traducible como sustentable, que implica internalización de las condiciones ecológicas del soporte del proceso económico mismo. En este sentido, la sustentabilidad ecológica se constituye en una condición de la sostenibilidad del proceso económico”. En otro momento, el mismo Leff (2004, 100-101) considera que la importancia de la sustentabilidad y el discurso del mismo, tienen ante sí las siguientes consideraciones:

El discurso del desarrollo sustentable fue oficializado y difundido ampliamente a raíz de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, celebrada en Río de Janeiro en 1992. Sin embargo, la conciencia ambiental comenzó a expandirse desde los años setenta, a partir de la conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, celebrada en Estocolmo en 1972. En ese momento, se señalan los límites de la racionalidad económica y los desafíos que genera la degradación ambiental al proyecto civilizatorio de la modernidad. La escasez, como principio que fundamenta la teoría y práctica económica, movilizándolo y desplazando los recursos productivos de un umbral a otro de su escasez relativa, se convirtió en una *escasez global*. Esta ya no puede resolverse mediante el progreso técnico, la sustitución de recursos escasos por otros más abundantes, o el aprovechamiento de ambientes no saturados para disposición de los desechos generados por el crecimiento desenfrenado de la producción.

Lo ambiental en el caso del NAICM tiene significado a partir de los problemas ambientales que presenta la Zona Metropolitana de la Ciudad de México² (ZMCM), que es parte del municipio de Texcoco de Mora, además de los municipios vecinos que integran dicha zona. Ahí existen conflictos por la dinámica urbana, los asentamientos urbanos, el cambio de uso de suelo, el cuerpo de agua más importante del Valle de México (Lago Nabor Carrillo), el tipo de organización y administración de los gobiernos locales, y problemáticas como: la contaminación atmosférica, el recurso agua, el tráfico de vehículos, los servicios públicos locales, entre otros.

El resurgimiento de políticas territoriales a partir de enfoques de desarrollo local o endógeno implica que cada “pedazo de territorio” (región, entidad federativa, etcétera) debería acondicionarse o ajustarse -desde la política y la planeación- para que atienda los

² La Zona Metropolitana de la ciudad de México en el año 2005 según el Instituto Nacional de Estadística, y Geografía (INEGI), comprendía la misma ciudad de México y sus 16 delegaciones, más 27 municipios conurbados del Estado de México y el municipio de Tizayuca en el estado de Hidalgo, con una población estimada de 17.000.000 en dicha región. Criterio de la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol), INEGI y el Consejo Nacional de Población (Conapo), en su documento Zona Metropolitana del Valle de México, editado por el Gobierno del Estado de México/Comisión Estatal de Población (Coespo), en el año 2009.

grandes propósitos del desarrollo y responde a una gran incógnita: ¿se permitirá que el mercado distribuya a la población (y al empleo) de acuerdo con fuerzas que actúan bajo lógicas de inversión y ganancia económica especialmente transnacional?; o a través del ordenamiento territorial, ¿deberán crearse las condiciones de distribución de la inversión, el empleo y la población para buscar un equilibrio social y también espacial-ambiental, sustentado en un desarrollo endógeno principalmente? (Iracheta 2009, 29). Si lo ambiental es un elemento ligado al desarrollo de una localidad, de una región o de una zona más amplia, lo que suceda en este tendrá un impacto mayor en el entorno y los procesos mismos del ambiente, los costos y beneficios de una actividad económica, como es la puesta en operación del megaproyecto urbano más importante que se realiza en Latinoamérica, con la construcción e instalación del más grande aeropuerto en México.

Problemática y resultados

¿Por qué es importante conocer la dimensión ambiental en el proceso de construcción del NAICM? La pregunta abre la reflexión y el análisis que el presente trabajo aborda. Al respecto, Martínez y Roca (2000, 195) reflexionan acerca del coste-beneficio:

En cualquier caso, el punto más problemático es valorar los bienes para los cuales no existe mercado. Es el caso, por ejemplo, del tiempo y de la vida humana (variables típicas a las que se tiene que asignar un valor cuando se estudia, por ejemplo, un proyecto de carretera); y es el caso de los “bienes ambientales”, como el aire limpio, la conservación de un determinado paisaje o la protección de una especie. Existen técnicas para monetizar el valor de dichos bienes, pero antes de ver en qué consisten y cuáles son sus fuertes limitaciones, nos referimos a dos problemas fundamentales. Las decisiones de política ambiental se caracterizan frecuentemente porque, tomándose en el presente tienen impacto futuro (en algunos casos, incluso, suponen efectos irreversibles) y también por el elevado grado de incertidumbre respecto a sus consecuencias.

Reconocer actividades y tareas a partir del conocimiento de lo local y su entorno regional permite identificar orientaciones y necesidades de una población en el entorno ambiental a partir de características o condiciones naturales de los municipios metropolitanos, que se encuentran en la expansión urbana y periférica de la ciudad. Tal es el caso del municipio de Texcoco. La actividad económica de la región oriente del Estado de México sigue fincada en gran parte de los recursos naturales y de los procesos de producción de los mismos, pero con una base urbana importante, ya que la mayoría de la población se considerada urbana (INEGI

2010). También el Estado de México es considerado como una de las economías importantes del país; sin embargo, el entorno económico y social aparece en el número 12 para actividades económicas que permitan mejora de su sociedad. En general, se reconoce que es una entidad con grandes contrastes y rezagos en ciertos sectores de su población, según se desprende de resultados del Foro Consultivo Científico y Tecnológico (Foro consultivo 2013).

Los resultados aquí presentados expresan los trabajos realizados en el segundo semestre del 2015, y en el primer semestre del 2016, donde los habitantes de las distintas colonias y barrios seleccionados expresan sus inquietudes acerca de lo ambiental y su relación con el tema del NAICM, ahora ubicado en territorio texcocano. Las colonias y comunidades seleccionadas se agrupan en la siguiente tabla.

Tabla 2. Colonias, barrios y pueblos seleccionados.

En la zona cercana al aeropuerto (oeste del municipio) y barrios más cercanos al NAICM	En la cabecera municipal	En la zona norte, noreste y este del territorio	En la zona sur del municipio
San Felipe	Barrio de San Pablo	Tulantongo	Cuautlalpan
San Miguel Tocuila	Texcoco, Centro	La Purificación	San Miguel Coatlinchan
San Andrés Rivapalacio	Colonia San Lorenzo	San Juan Tezontla	El Tejocote
Santa Cruz de Abajo	Colonia San Mateo	Santa Inés	Montecillos
San Pedro	Colonia San Juanito	San Pablo Ixayoc	San Bernardino

Fuente: Elaboración propia con información de trabajo de campo realizado entre octubre-noviembre 2015 y junio-julio 2016.

Las colonias, barrios y pueblos seleccionados muestran las comunidades más cercanas al NAICM, tal es el caso de San Felipe, Tocuila, y San Andrés Rivapalacio. Luego se ubican barrios y colonias tradicionales de Texcoco, donde los habitantes en mayoría son oriundos del municipio; luego la zona norte, noreste y este, donde se ubican comunidades de la montaña texcocana como San Pablo Ixayoc, y La Purificación, Santa Inés, entre otras. Después se encuentran las comunidades más alejadas del NAICM, como el Fraccionamiento El Tejocote, Cuautlalpan y San Miguel Coatlinchan, donde surge crecimiento urbano significativo producto de asentamientos irregulares de las últimas dos décadas; tal es el caso de Coatlinchan y Cuautlalpan.

En la primera pregunta se indagó el tipo de propiedad que se tenía y la respuesta fue que el 71% era propiedad privada (gráfico 1); es decir, 131 entrevistados; en segundo término, el tipo de propiedad poseedora fue ejidal con 75 propietarios, y luego propiedad comunal el 4%, lo que representó un total de 12 propietarios. Según datos estadísticos del catastro municipal, la mayor parte de territorio municipal que paga impuestos y está regularizada es propiedad privada (H. Ayuntamiento 2016-2018).

Gráfico 1. Tipo de propiedad.



Fuente: elaboración propia, con información de campo generada en el segundo semestre del 2015 y primer semestre del año 2016.

Para abordar este tema se parte de tres cuestiones importantes: una tiene que ver con las determinaciones del tipo de propiedad en las características específicas del poblamiento popular, aspecto que ha sido estudiado con profundidad para el caso de la tenencia ejidal, pero que no se ha considerado para la propiedad privada. La segunda considera el hecho de que el crecimiento urbano de la ZMCM se ha dado mayoritariamente en tierras de propiedad privada, mientras que una sola tercera parte se extendió a ejidos. Y la tercera, se refiere a que gran parte de la expansión urbana se ha dado a partir del desarrollo de colonias populares, y que más de la mitad de este tipo de asentamiento se ha formado en terrenos privados, por lo que pueden plantearse muchas preguntas en torno a las peculiaridades de urbanización popular en este tipo de tierras (Cruz 2001, 193).

Es ampliamente valorada en la sociedad moderna la propiedad privada. Además, como construcción simbólica tiene otra componente importante para los habitantes de la periferia que muchas veces proceden de comunidades rurales. La vivienda también representa el lugar donde habitan, y como tal, retoma la condición ancestral del hombre como habitante de un lugar; del vínculo entre el hombre y la naturaleza (Hiernaux y Lindón 2004, 437). La segunda pregunta seleccionada tiene que ver con el problema en el uso de suelo. El 85%, es decir, 225 encuestados manifestaron no tener problema con el uso de suelo en Texcoco; luego el 15% manifestó algún tipo de problemática relacionada con la industria contaminante, la agricultura y su cambio de uso de suelo sin autorización. En las comunidades cercanas al ex lago, y ahora al NAICM, problemas por el fango y la salinidad de la tierra.

También es de señalar que con la construcción del NAICM se espera que el cambio de uso de suelo aumente, fundamentalmente de las tierras que son propiedad privada, lo cual se pudo constatar en el trabajo de campo. Pero la evidencia documental aún no está disponible porque el gobierno local de Texcoco está realizando un nuevo Plan de Desarrollo Urbano que permita integrar los nuevos asentamientos y cambios de uso de suelos solicitados en el proceso de construcción del NAICM. En el actual Plan de Desarrollo Urbano que tiene más de una década (2004), y en el ámbito federal, no existe evidencia empírica o documental de un nuevo ordenamiento para la zona donde se ubicara el aeropuerto.

Según el *Plan de Desarrollo Estatal 2011-2017* se considera que Texcoco tiene 3.318 ha destinadas a suelo urbano que equivale a 7,9% de su territorio; 2.838,90 son utilizadas para habitación, 198,4 ha con uso de suelo comercial, 15,3 ha destinadas a la industria y 265.4 para otros usos no especificados (Gobierno del Estado de México 2012b). Se puede decir que el mayor uso de suelo en Texcoco no es urbano, sino que gran parte de su territorio es con vocación boscosa, agrícola. Más adelante se describe y explica su condición de *sistema territorial* en que se encuentra dividido Texcoco.

También es conocido que una parte de los terrenos colindantes con el NAICM han sido adquiridos por CONAGUA, según reportan los pobladores de las comunidades de Tocuila y San Felipe en Texcoco. Se conoce que en el municipio de Atenco también ha existido adquisición de nuevos terrenos para las distintas obras hidráulicas que tiene considerada CONAGUA, sin embargo, los cambios de uso de suelo aun no pueden ser cuantificables según se desprende del Plan de Desarrollo Urbano Estatal vigente (2008) y de los Planes de Desarrollo Urbano Municipal (2004), que sigue vigente en el caso de Texcoco y los municipios de la misma región, que tienen más de una década que no han sido modificados o actualizados en la región.

Senadores del Partido Acción Nacional (PAN), del Partido del Trabajo (PT), del Partido de la Revolución Democrática (PRD) e independientes, solicitaron a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), que publique el programa de ordenamiento del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM), en un plazo no mayor a 60 días. En un punto de acuerdo, los legisladores destacaron que la difusión de dicho programa es de primordial importancia, con la finalidad de hacer compatible la construcción de la próxima terminal aérea con las zonas aledañas y evitar afectaciones. Destacan que la construcción del NAICM trae consigo grandes retos, no solo por la complejidad del terreno donde se edificará, sino por las afectaciones al medio ambiente y las zonas de población aledañas al proyecto (Ballinas 2017, 35).

El impacto en la región en los precios inmobiliarios, en las presiones inmobiliarias y los cambios de uso de suelo se asocia en gran medida a la diversidad territorial de la región. Ahora se está conformando una nueva región asociada a la construcción e instalación del Nuevo Aeropuerto y que integran municipios como Texcoco. Motivo del presente estudio,

también se encuentra el municipio de Atenco, conocido por el movimiento social que se desarrolló en el año 2001-2002 y que continúa en conflicto social con la organización llamada Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT) y que presenta oposición a la citada obra desde el año 2001 a la fecha. Luego se encuentra el municipio de Ecatepec, el más poblado del país y el más peligroso e inseguro del Estado de México, también esta Chimalhuacán que de manera ininterrumpida presenta asentamientos irregulares en las últimas tres décadas y problemática social asociada al control de organización política priista llamada Antorcha. Dicho territorio se ubica de manera cercana al sur del Nuevo Aeropuerto y hace vecindad con Texcoco, y Nezahualcóyotl.

Esta región tiene gran vínculo con la metrópoli, ya que la notable concentración de población de paso a una economía de carácter urbano y de interdependencia entre el marco centro urbano que representa a la ciudad y la periferia que se asocia a los municipios cercanos. Esta realidad presenta un problema ya que, por un lado, la región es territorio que pertenece jurídica y administrativamente al Estado de México y, por otro, es parte de una gran zona metropolitana con mayor importancia regional-nacional más no del todo reconocida como global (Moreno 2015, 85). La tercera pregunta se refiere al *principal problema ambiental por el tema del aeropuerto*; en este caso el 100% manifestó que existen cuatro grandes problemas: a) contaminación (polución), b) pérdida de terrenos de cultivo, c) ruido y escasez de agua. En ese orden fueron la frecuencia de las respuestas.

Para tratar de solventar lo anterior se creó el *Plan Lago de Texcoco*, que buscó recuperar parte del gran Lago de Texcoco, siendo un referente nacional e internacional para evitar tolvaneras, hundimientos, el desierto que era el Lago al desecarse y generar nueva cubierta vegetal que beneficiara a la Ciudad de México, y parte de los municipios del oriente del Estado de México. El 23 de junio de 1971 se aprobó, por acuerdo Presidencial, el Plan Lago de Texcoco y las recomendaciones formuladas por la Comisión. La propuesta consistió en ejecutar obras como lagos artificiales, estructuras de control hidráulico, bordos, drenaje, lavado de suelos, forestación, y establecimiento de una cubierta de pasto. La ejecución de las obras y las recomendaciones propuestas en el Plan Lago de Texcoco, fue asignada, mediante Decreto publicado el 30 de mayo de 1974, a la Comisión del Lago de Texcoco, un organismo

técnico-administrativo dotado de facultades de resolución y ejecución (CONAGUA, 2007: 98).

El NAICM se encuentra en la región oriente del Estado de México, y está rodeado de municipios urbanos con concentración de población, tal es caso de los municipios mexiquenses de Texcoco, Atenco, Ecatepec, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl, que en conjunto presentan una población de 3.700.497 (COESPO 2015). Esto equivale a integrar a más de tres estados de la República Mexicana como Colima, Tlaxcala, y Morelos, lo cual da una aproximación de la concentración urbana y ambiental donde se ubicará el más importante aeropuerto de Latinoamérica. Además, es un área natural de descarga por la confluencia de ríos como son: Churubusco, La Compañía, Los Remedios, y de los ríos de Texcoco Coxacoaco, Xalapango, Papalotla, San Bernardino, San Lorenzo.

Dentro de las obras hidráulicas consideradas para el NAICM destacan las siguientes:

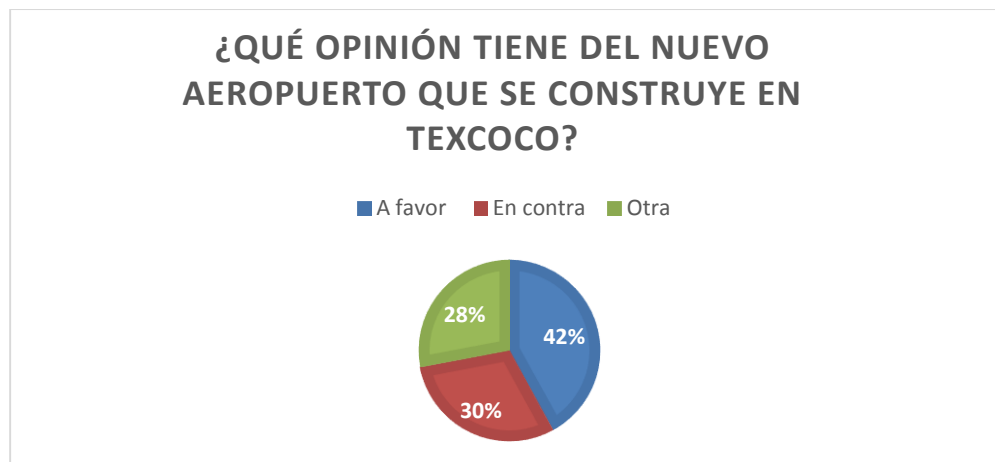
- a) construcción de nueve nuevos cuerpos de agua con el fin de incrementar la capacidad de regulación de agua pluvial en casi 1.000 ha de espejos de agua y en total, con los cuerpos de agua que ya existen hace más de dos décadas, será de aproximadamente 2.700 ha de espejos de agua;
- b) se rehabilitarán cauces para mejorar los escurrimientos;
- c) se construirán 150 km de colectores marginales para llevar aguas residuales a plantas de tratamiento. Además,
- d) se construirán 24 plantas de tratamiento de aguas residuales: 21 para los municipios vecinos al lado de Texcoco y tres plantas regionales;
- y, e) se entubarán 15 kilómetros de cauces y construirán 38,50 km de túneles para mejorar el sistema de drenaje (CONAGUA 2015).

Los problemas ambientales en el Valle de México son resultado de la alteración de los ecosistemas y de la explotación de sus recursos naturales, principalmente, los forestales y los hídricos. El crecimiento de la población y la expansión de la mancha urbana en el valle rebasaron los límites para un desarrollo ordenado y equilibrado. Para satisfacer esta demanda, los acuíferos fueron sobreexplotados. El manejo inadecuado de los recursos hidráulicos de la cuenca se debe también al desalojo de las aguas de lluvia y residuales producidas en el valle. Para cubrir las demandas de abastecimiento ha sido necesario importar agua de otras cuencas (CONAGUA 2007, 15).

La cuarta pregunta tiene relación con la opinión del Nuevo Aeropuerto en territorio texcocano (gráfico 3). El 42% manifestó que estaban a favor; es decir, 126 ciudadanos y

poseedores de inmuebles manifestaron opinión a favor de NAICM, el 30% fue en contra; es decir, 90 manifestaron desacuerdo contra el citado megaproyecto urbano en Texcoco. Luego, el 28% que se tradujo en 84 ciudadanos, manifestaron no estar a favor ni en contra, sino consideraron tener opinión neutral respecto al NAICM.

Gráfico 3. Opinión del NAICM en Texcoco.



Fuente: Elaboración propia, con información de campo generada en el segundo semestre del 2015 y primer semestre del año 2016.

Es de mencionar que la ex alcaldesa de Texcoco Delfina Gómez (2013-2015), manifestó:

Yo no puedo estar en contra de algo que puede ser benéfico para nuestros texcocanos. No se trata de una postura radical, solo hay una preocupación, que me permitan dar algunas observaciones y propuestas que puedan servir de beneficio para nuestra gente. Yo no otorgaría ningún permiso ni licencia de construcción para el nuevo aeropuerto hasta no conocer el proyecto (Milenio, 28 de septiembre de 2016).

El presidente municipal de Texcoco, Higinio Martínez Miranda,³ miembro del partido Movimiento Regeneración Nacional (conocido por el acrónimo MORENA), y el presidente municipal de Atenco de origen priista (Partido Revolucionario Institucional) han manifestado cierto grado de aceptación por el citado proyecto urbano del sexenio del gobierno federal en el año 2016. En el año 2001, la situación fue contraria. El presidente de Texcoco de ese

³ En el pasado (2013-2015) fue miembro del Partido Movimiento Ciudadano, y por más de una década miembro del Partido de la Revolución Democrática (PRD). También ya ha sido presidente de Texcoco en el periodo 2003-2006, diputado en tres ocasiones y Senador.

periodo fue Horacio Duarte Olivares,⁴ hoy representante de MORENA ante el Instituto Nacional Electoral (INE), y presidente del comité estatal de MORENA en el estado de México, se manifestó contrario a la construcción del aeropuerto en Texcoco y así fue con el mismo grupo político que encabezaba Higinio Martínez Miranda.

Lo cierto es que la opinión de los texcocanos ha cambiado a más de una década del proyecto original del aeropuerto. La encuesta manifiesta una ligera tendencia a favor del megaproyecto urbano más importante en la historia de Texcoco, aunque sus posibles beneficios aún no son claros, ni tangibles. Desde el año 2001 se habla del nuevo aeropuerto en Texcoco y el conflicto social que en gran medida se desarrolló en el municipio vecino de Atenco con el FPDT y que manera amplia se conoció en el ámbito local, estatal y federal, también con resonancia internacional pues se vieron afectados en su momento los núcleos ejidales de Texcoco, Atenco y Chimalhuacán.

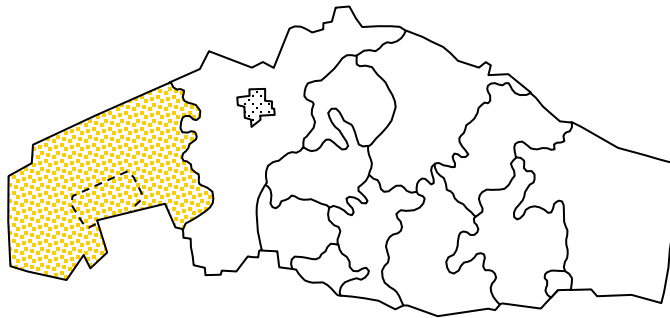
La quinta pregunta fue abierta y estuvo encaminada a conocer los principales problemas ambientales a futuro por el aeropuerto. La respuesta estuvo en torno a tres consideraciones en el siguiente orden: a) mayor contaminación (incluye auditiva, visual y polución), b) sobrepoblación y/o mayor aumento de población y c) disminución de áreas verdes. También existieron respuestas en torno a las posibles inundaciones en la zona por la construcción del NAICM, el daño a la capa de ozono, destrucción de especies naturales, problemas hídricos, alteración de los ecosistemas, zona natural en extinción, erosión de suelo. Son las principales problemáticas que la población encuestada asocia a lo urbano y ambiental en Texcoco y en un futuro próximo se asocia por el megaproyecto urbano antes citado y que, según declaraciones oficiales, estarán en operación junto con el aeropuerto internacional en el año 2020.

Investigadores del Colegio de Postgraduados (Ortiz y Sánchez) consideran que otras de las características ambientales de Texcoco es el *Sistema Terrestre del Lago de Texcoco* que cuenta con las siguientes condiciones: 8.185 hectáreas del ex lago de Texcoco y que

⁴ Político texcocano que actualmente es presidente de MORENA en el Estado de México; en el pasado fue presidente de Texcoco del 2000 a 2003, por el PRD y Diputado Local de 1997-2000, también fue defensor de Andrés Manuel López Obrador (AMLO) en 2006 por el posible desafuero del conocido político tabasqueño en 2006.

pertenecen al municipio de Texcoco, tiene una geología formada de sedimentos lacustres, y con una forma de planicie lacustre, con tipo de suelos salinos sódicos con texturas finas. Su hidrología es zona de veda, con área de inundación; dentro del área se encuentra el lago artificial llamado “Nabor Carrillo”; también presenta una vegetación de pastizal halófilo. Otra de sus características es el uso que se tiene, y es considerado como agricultura de temporal y de riego en su límite este, con una altura de 2.240 a 2.250 metros y no tiene comunidades o población que habite este sistema (Ortiz y Sánchez 2003) (mapa 3).

Mapa 3. Localización de sistemas terrestres del Lago de Texcoco.



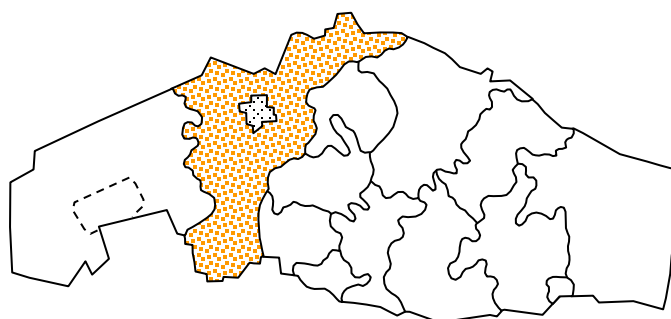
Fuente: Ortiz y Sánchez (2003).

Asimismo, estos 13 Sistemas Terrestres de Texcoco tienen cuatro más grandes, que ocupan una extensión aproximada de 63% y los cuatro más pequeños, menos del 9%. El valor absoluto del sistema más grande corresponde al Lago de Texcoco con 19,55% y el más pequeño al llamado Tláloc, con el 0,21% que equivale a 88 hectáreas. El segundo Sistema Terrestre más grande es propiamente la ciudad de Texcoco y las comunidades cercanas al NAICM, donde se aplicó la mayoría de las encuestas del trabajo y se presenta como producto de investigación de campo, y cuenta con una superficie de 7.343 hectáreas que equivale al 17,54% del territorio municipal, es mencionar que en esta porción territorial municipal es donde nuevas colonias como la Guadalupe Victoria se asentaron a finales del siglo pasado e inicio del presente siglo XXI (mapa 4).

En este sistema, existe una agricultura de riego y en menor proporción agricultura de temporal, una hidrología con abundancia de pozos de agua y zona de veda. También su forma

es de una llanura y su geología son sedimentos lacustres y aluviales y su altura es de 2.240 a 2.250 metros, es decir, casi 50 metros más alto que el ex Lago de Texcoco (Ortiz y Sánchez 2003). Es de señalar, que la altura de la montaña de Texcoco o la llamada zona serrana se encuentra entre 3.000 y 4.000 metros sobre el nivel del mar, el municipio se encuentra en una pendiente y la zona más baja es la del ex Lago de Texcoco. Esto es observable desde las tierras altas de Texcoco y en sus comunidades.

Mapa 4. Localización de *Sistemas Terrestres de la ciudad de Texcoco* y comunidades cercanas al NAICM.



Fuente: Ortiz y Sánchez (2003).

Otro punto que no está considerado dentro de las preguntas de las encuestas, pero se relaciona con la movilidad de las personas y la importancia del NAICM en Texcoco y la región, es la infraestructura terrestre. Lo que se desprende de la propuesta gubernamental del gobierno federal es que en Texcoco no existen nuevas infraestructuras para movilidad de personas y mercancías. La única obra de infraestructura que tiene que ver con el acceso al nuevo aeropuerto es la ampliación a cuatro a diez carriles de la actual carretera de cuota Peñón-Texcoco y que atraviesa territorio de Texcoco de este a oeste y una parte del oeste corresponde a territorio municipal de Nezahualcóyotl (SCT 2015).

Dentro de las principales vialidades que impactarán a Texcoco y la región para el 2018, según la SCT, se encuentra la conclusión de la autopista Pirámides-Texcoco; aunque existe oposición en grupos ejidales del municipio de Atenco, ya que atraviesa una parte de su territorio y en ejidos de Tocuila, en Texcoco. Lo anterior pudo ser constatado en el trabajo de campo desarrollado en las comunidades en el año 2016, esta es vialidad, que debería

concluir en 2018 y que tendría impacto en el municipio y la región. La otra vialidad se ubica en la Ciudad de México en la avenida 602-508, que se ubica de manera cercana al circuito interior y al actual aeropuerto, misma que ampliará y mejorará para ser un acceso más ágil. Estas son las principales obras de acceso y que permitirán movilidad de personas y mercancías al nuevo aeropuerto; sin embargo, existe retraso de las mismas y se duda que concluyan para el 2018 (SCT 2015).

Para el 2020, la SCT tiene planificado otras infraestructuras para la movilidad y acceso al nuevo aeródromo, y se ubican en la zona federal del NAICM. Por ejemplo, el entronque sur al NAICM, vialidad de “Plaza las Américas” al nuevo aeropuerto, es decir, en Ecatepec y no en Texcoco, la autopista Naucalpan-Ecatepec, no en la región Texcoco; el entronque sur a terminal aérea en la zona federal, distribuidor periférico al nuevo aeropuerto, obras que en el 90% no benefician al municipio de Texcoco. Esto debido a que no se tiene contemplado un distribuidor al concluir la carretera de cuota Peñón-Texcoco y que desde hace más de dos décadas es una demanda de los pobladores de la región y de los municipios del oriente como Texcoco, Chiautla, Atenco, Papalotla, Tepetlaoxtoc, Tezoyuca, Chiconcuac, Chimalhuacán, y Chicoloapan (SCT 2015).

También se tiene contemplado un metrobús del periférico al Nuevo Aeropuerto con una longitud de 13 km, la ampliación del metro Múzquiz a la terminal aérea, el entronque del circuito exterior mexiquense al NAICM en la parte poniente; obras que se ubicarán en parte de la Ciudad de México y por el lado del municipio de Ecatepec, así como en los terrenos del ex Lago de Texcoco (El Universal 2017). La inversión del megaproyecto urbano del NAICM en la zona del aeropuerto es de 186.000 millones de pesos, según informaron Gerardo Ruiz Esparza, Secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT) y Federico Patiño, director de Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México (GACM). Patiño dijo que esa es la cantidad autorizada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a precios reales y cuyo ajuste se establece en la ley respectiva. El presupuesto original era de 169.000 millones de pesos (Guadarrama 2017).

Dentro de las principales obras consideradas se encuentra el Edificio Terminal, que constará de 743.000 metros cuadrados de construcción distribuidos en cuatro niveles con un “Hall” interior y 21 columnas (foniles). La estructura está concebida como una gran “X”,

aludiendo al nombre de México, y tendrá 95 posiciones de contacto más 68 remotas para las aeronaves. También se está concluyendo la Barda perimetral de 33 km (SCT 2017). El Secretario de la SCT, Ruiz Esparza, mencionó que las obras que se llevarán a cabo son el entronque Peñón-Texcoco y Los Reyes-Texcoco; el Centro Multimodal de Transporte; la Pista 6 y las Calles de Rodaje; la Red de Distribución Eléctrica de Medio Voltaje, las subestaciones y Cableado Estructurado; las Plataformas (Terminal de Pasajeros, Terminal de Carga y Áreas de Mantenimiento) y los Túneles de Servicio y Pasos a Desnivel para Equipo de Apoyo Terrestre Asimismo, el Entronque de Ingreso Terminal Aérea desde Autopista Peñón-Texcoco; el Entronque Zona Gubernamental-Pirámides en Campus Sureste; los Sistemas de Ayudas a la Navegación; la Terminal y Red de Distribución de Combustible y el Centro de Control Aéreo, las cuales tendrán un valor de 35.000 millones de pesos. El director general del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, Federico Patiño Márquez, anunció que se han publicado 228 contrataciones por un valor de 125.800 millones de pesos, monto del cual 96,5 % ha sido por licitaciones públicas; 3,2 % por invitación a tres proveedores, y 0,3 % por adjudicación directa (Proceso 2017).

El tema sustantivo es que los problemas que se observan en las metrópolis son distintas a los que se presentan en ciudades menores, por lo que se requiere una visión estratégica y de largo plazo del conjunto metropolitano para diseñar soluciones adecuadas a su dimensión. Así, por ejemplo, se tienen los temas ambientales del aire, agua y suelo, ya que ni la contaminación atmosférica ni la dotación de agua y saneamiento, ni los sistemas de transporte masivo o la provisión de suelo apto para el crecimiento y desarrollo de la gran ciudad encuentran solución en la suma de decisiones parciales de las distintas unidades que la integran (Negrete 2012, 180). Es de señalar que el tema ambiental sigue siendo parte del debate nacional, local y regional y ahora con el NAICM la Ciudad de México amplíara su relación con territorio que en el pasado era una zona de “reserva federal” ubicada en el oriente de la periferia de la ciudad en una parte importante del territorio texcocano. Indudablemente los recursos naturales de un territorio son determinantes para los satisfactores cotidianos de una sociedad, como el agua, el aire y la calidad de vida a la que se pueda acceder.

Conclusión

Este trabajo permite conocer de mejor manera la situación en que se encuentra hasta el momento el megaproyecto urbano más importante de los últimos cuatro decenios en México, por su tamaño, pues comprende una área de más de 4.300 ha en el ex Lago de Texcoco, y por inversión económica, pues superará los 180.000 millones de pesos. El tema del aeropuerto sigue siendo parte del debate local, regional y nacional de las grandes obras de infraestructuras que requiere el país. Los desafíos en los gobiernos locales como Texcoco son de la mayor trascendencia pues están insertas en una de las megalópolis más importantes de Latinoamérica, y se requieren propuestas congruentes que integren lo institucional, y lo social, porque permiten atender problemas relativos al uso de suelo, la infraestructura, la pobreza, el empleo y el medio ambiente que ayuden a superar o mejorar las condiciones de vida de los pobladores de Texcoco y la región.

Desde el año 2001 se tuvo la intención de instalar el NAICM en el municipio. Ante esta situación adquirió una nueva importancia el papel que juegan los territorios locales, la infraestructura para el desarrollo, el transporte, en este caso el aéreo, que sirve para el movimiento de mercancías, servicios y personas. Sin embargo, a nivel local y regional, el estudio de las implicaciones sociourbanas y ambientales no existe evidencia de su impacto, no existen propuestas que involucren a la sociedad local en forma participativa, que permita conocer de mejor manera si habrá beneficios tangibles para la sociedad local, más allá de la interpretación de la propuesta original.

Las distintas preguntas generadas ayudan a comprender el nivel de preocupación por el tema del NAICM en lo ambiental, toda vez que en la medida que avance la obra urbana se afectará la vida social de sus pobladores. La inquietud por el uso del suelo, por la contaminación, la deforestación, la sobrepoblación y la pérdida de terrenos de cultivo son vistas como elementos que relacionan lo ambiental, con el proceso que se experimenta con el avance de la citada megaobra urbana. Llama la atención que a pesar de estas problemáticas, la mayoría de los pobladores manifiesta estar a favor con el 42%; luego la mayoría de las encuestas consideran que existirá mayor especulación y mayor presión para llevar a cabo cambios de uso de suelo en el ámbito local.

Los problemas ambientales más significativos considerados por la obra son la contaminación, las posibles inundaciones, los problemas hídricos y la alteración de ecosistemas, así como la zona natural en extinción. Parecería que la cuestión ambiental tiene sentido cada vez que se piensa en las necesidades de integración socioeconómica, pues son determinantes en el proceso productivo, pero también en la calidad de vida que anhelan los habitantes del municipio de Texcoco de Mora, que tienen identidad territorial, social, cultural, pues fue una de las tres principales ciudades que existieron antes de la conquista española.

La instalación y las operaciones del NAICM adquieren otro significado; ahora los grandes conflictos socioambientales tienen que ver con la tierra, con el uso del mismo, y en el contexto de las grandes zonas metropolitanas y megalópolis y su impacto significa asociación a nuevas dinámicas urbanas, que, en prospectiva, son importantes para el adecuado ordenamiento urbano-territorial-ambiental. Las decisiones que tomen los distintos órdenes de gobierno significan nuevas relaciones sociales que ayudarán a comprender las diversas manifestaciones ambientales en lo local y regional analizados en tiempo y espacio con tendencia a comprender la relación naturaleza-hombre, lo ecológico, y la gobernanza entre otros. El trabajo contribuye a conocer de mejor manera el tema ambiental a partir de investigación de campo y de la opinión de sus pobladores, pues es un referente para atender las demandas sociales en los distintos órdenes de gobierno, en la gestión, en las políticas públicas y la integración social, donde la gobernanza y la rendición de cuentas serán elementos indispensables para mejor comprensión.

Bibliografía

- Bernal César, Augusto. 2010. *Metodología de la Investigación*. Colombia: Pearson/Hall.
- Ballinas, Víctor. 2017. “Senado pide publicar programa de ordenamiento urbano para el NAICM”, <http://www.jornada.unam.mx/2017/04/10/sociedad/035n1soc>.
- COESPO (Consejo Estatal de Población). 2017. “Consejo Estatal de Población”, http://coespo.edomex.gob.mx/informacion_municipal.

- _____. 2015. “Cuaderno Estadístico Estado de México”, http://coespo.edomex.gob.mx/sites/coespo.edomex.gob.mx/files/files/coespo_pdf_cdnestad15.pdf.
- CONAGUA. 2015. “Proyecto Hidráulico del Lago de Texcoco”, <https://mail.google.com/mail/u/0/#search/planurbanotexcoco%40gmail.com/155551849906146e?projector=1>.
- CONAGUA. 2007. Proyecto Lago de TEXCOCO RESCATE HIDROLOGICO. México: Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales/Comisión Nacional del Agua.
- Cruz Rodríguez, Ma. Soledad. 2001. Propiedad, Poblamiento y Periferia Rural en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. México: RNIU/UAM-A.
- El Universal. 2017. “Proyecto de Vialidades para conectividad de la obra”, http://interactivo.eluniversal.com.mx/online/PDF_15/PDF_vialidades_conectividad.pdf.
- Foro Consultivo Científico y Tecnológico. 2013. “Ranking Nacional de Ciencia Tecnología e Información. Capacidades y oportunidades de los Sistemas Estatales de CTI”, http://foroconsultivo.org.mx/libros_editados/ranking_2013.pdf.
- Garza Villareal, Gustavo. 2012. “La Transformación urbana de México, 1970-2020”. En *Los grandes problemas de México II Desarrollo Urbano y Regional*, coordinado por Gustavo Garza y Martha Schteingart, 67. Ciudad de México, México: Colegio de México.
- Gobierno del Estado de México. 2012a. “Mapa de Ubicación de Texcoco”, <http://www.edomexico.gob.mx/medioambiente/mapa/img/mapas/Textcoco.gif&imgrefurl>.
- _____. 2012b. “Plan Estatal de Desarrollo 2011-2017 IX Región Texcoco”, acceso el 17 de abril de 2017. http://edomex.gob.mx/sites/edomex.gob.mx/files/files/plandedesarrollo11-17_1.pdf
- Guadarrama, Jesús. 2017. “El nuevo aeropuerto costara más por el precio del dólar”, <http://www.dineroenimagen.com/2017-02-02/83169>.

- H. Ayuntamiento de Texcoco. 2016. "Plan de Desarrollo Municipal. Texcoco", <http://www.texcoco.ayuntamientodigital.gob.mx/.../texcoco/editor/.../PDM%202016%20OK.p>.
- Hernández, Roberto, Carlos Fernández y Pilar Baptista. 2007. *Fundamentos de metodología de la investigación*. México: MacGraw-Hill/Interamericana de España.
- Hiernaux Nicolas, Daniel, y Marta Lindón Villoria. 2004. "Repensar la periferia: de la voz a las visiones exo y egocéntricas". En *Procesos metropolitanos y grandes ciudades*, coordinador Adrián Aguilar, 437. México: Miguel Ángel Porrúa/UNAM.
- INEGI. 2010. *XI Censo de Población y Vivienda*. Aguascalientes, México: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Iracheta Cenecorta, Alfonso. 2012. "Hacia una estrategia territorial para México". En *Desarrollo Regional y Urbano*, coordinador José Luis Calva, 13-131. México: Juan Pablos Editores.
- _____. 2009. *Políticas públicas para gobernar las metrópolis mexicanas*. México: Miguel Ángel Porrúa/ El Colegio Mexiquense.
- Leff, Enrique. 2004. *Racionalidad Ambiental*. México: Siglo XXI.
- _____. 1988. *Saber Ambiental*. México: Siglo XXI/PNUMA.
- Negrete Salas, María. 2012. "Las metrópolis mexicanas; conceptualización, gestión y agendas políticas". En *Los grandes problemas de México II Desarrollo Urbano y Regional*, Coordinado por Gustavo Garza y Martha Schteingart, 180-205. México: Colegio de México.
- Martínez Alier, Joan, y Jordi Roca Jusmet. 2000. *Economía ecológica y política ambiental*. México: FCE/PUNMA.
- Milenio.com. 2014. "Niega alcaldesa de Texcoco estar en contra de aeropuerto", http://www.milenio.com/estadodemexico/alcaldesa_Texcoco-_permisos_aeropuerto-Delfina_Gomez-nuevo_aeropuerto-SCT_0_370163067.html.
- Moreno, Enrique. 2015. "Lo urbano en la región oriente del Estado de México". *Quivera* 2 (17): 85. <http://www.redalyc.org/pdf/401/40143424005.pdf>

- Ortiz, Carlos, y Patricio Sánchez. 2003. “Sistemas Terrestres del municipio de Texcoco”, <https://mail.google.com/mail/u/0/#search/planurbanotexcoco%40gmail.com/15656fd4529570f3?projector=1>.
- Pino Hidalgo, Ricardo A. 2013. “Ecología Social Una Agenda mínima para su discusión”. *En Teorías y Políticas territoriales*, compiladores Blanca Ramírez y Emilio Pradilla, 168. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Proceso. 2017. “SCT Lanza paquete de veinte licitaciones para obras del NAICM y presenta nuevo sitio web”, <http://www.newsjs.com/url.php?p=http://www.proceso.com.mx/472969/sct-lanza-paquete-20-licitaciones-obras-del-naicm-presenta-nuevo-sitio-web>.
- SCT. 2017. “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, <http://www.aeropuerto.gob.mx/>.
- _____. 2016. “Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, acceso 26 de septiembre, <http://www.aeropuerto.gob.mx/conoce.php>.
- _____. 2015. “Proyecto de vialidades para la conectividad del NAICM año 2018 y 2020”, <https://mail.google.com/mail/u/0/#search/planurbanotexcoco%40gmail.com/156807b8464a8314?projector=18>.