

SISTEMA URBANO-REGIONAL VALLE CUAUTITLÁN-TEXCOCO.

*Enrique Moreno Sánchez*¹

*Melesio Rivero Hernández*²

*María de los Ángeles Velázquez Martínez*³

RESUMEN

El sistema urbano-regional Regional del Valle Cuautitlán-Texcoco se vincula a la dinámica urbana de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, y también con la megalópolis del centro del país. Es un sistema porque comprende varios municipios de la misma región e involucra actividades económicas, sociales, infraestructuras que conectan a la población que habita en la región. Este sistema se integra por otras regiones del oriente del Estado de México en vínculo importante con la Ciudad de México, en la parte nororiente y norte de la capital mexicana; también se presenta con características de expansión de la metrópoli con configuración urbana y contradicciones en lo rural y lo urbano y el desarrollo económico que caracteriza al sistema urbano-regional con problemáticas asociadas a la gestión y a la planificación de lo urbano-ambiental como un binomio inseparable en el patrón de ocupación de territorio en el Valle Cuautitlán-Texcoco.

Palabras clave: Valle Cuautitlán-Texcoco, región y sustentabilidad.

¹ Doctor en Urbanismo, Centro Universitario UAEM Texcoco, Correo: enriquetex132@gmail.com

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

INTRODUCCIÓN

Los sistemas urbanos-regionales en México, expresan dos consideraciones fundamentales, por un lado la racionalidad administrativa, de demarcación territorial a partir de lo municipal, y luego la jurisdicción política de “sedes” administrativas, judiciales, y de pago de impuestos al fisco por demarcaciones judiciales. En el presente se integra a partir de la región económica, urbana y política-administrativa y de ahí los llamados planes de desarrollo urbano-regional, estatal de desarrollo por sexenio --que coincide con los cambios en el gobierno federal, estatal, y los planes regionales y sistemas urbano-regionales, entre los más conocidos.

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

Como marco de referencia legal se describen las grandes regiones del estado de México de acuerdo a la clasificación que realiza el gobierno estatal, con base en criterios administrativos y políticos. En ese sentido se establecen las estrategias de ordenamiento territorial para las regiones y zonas que conforman al Estado de México, partiendo de la definición de lineamientos específicos que determinan hacia dónde se debe orientar el desarrollo, considerando las potencialidades que presentan y aplicando criterios que garanticen la sustentabilidad (Plan Estatal de Desarrollo, 2005).

Para el presente trabajo se analiza Sistema Urbano-regional del Valle Cuautitlán-Texcoco; sin embargo se particulariza la región Texcoco, integrada por siete municipios que son: Atenco,

Chiconcuac, Chiautla, Papalotla, Tepetlaoxtoc, Tezoyuca y Texcoco, todos estos ubicados en la región oriente de la entidad mexiquense.

El Sistema Urbano-Regional del Valle Cuautitlán-Texcoco es parte de la Zona Metropolitana del Valle de México⁴, y de la megalópolis del centro del país. También este sistema urbano-regional permite que los límites políticos-administrativos impacten una área más amplia donde los habitantes interactúan con dimensiones sociales, políticas, económicas, ambientales y urbanas entre las más significativas.

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

El objetivo de este trabajo, es conocer mejor la relación que guarda el sistema urbano-regional Valle Cuautitlán-Texcoco; sin embargo se particulariza la región Texcoco, que comprende siete municipios señalados.

Este trabajo se organizó en cuatro partes. La primera parte reflexiona de manera teórica acerca de los sistemas urbanos-regionales, luego se particulariza acerca del Sistema Urbano-Regional Valle Cuautitlán-Texcoco, posterior, se particulariza acerca de la región Texcoco y

⁴ La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), abarca 59 municipios del Estado de México, 16 delegaciones de la Ciudad de México, el municipio de Tizayuca del Estado de Hidalgo, y comprende 21,63, 226, pobladores, según lo establece el criterio de SEDESOL/INEGI/CONAPO en el documento *Zona Metropolitana del Valle de México*, editado por el Gobierno del Estado de México/COESPO, en el año 2009.

problemáticas más importantes a partir de la dimensión urbana-regional. Luego, se presentan conclusiones del trabajo desarrollado.

Lo teórico

Los sistemas urbanos regionales del país generalmente presentan orientación al desarrollo industrial-demográfico de una región o una zona, en función de una necesidad económica escasamente evaluada en el ámbito local y en las microrregiones. Antaño el Estado de México presentaba más énfasis a la estructura productiva de un sistema urbano-rural como lo ha sido el del Valle Cuautitlán-Texcoco, que al mismo contexto que se desarrolló el sistema regional-metropolitano, y ahora megapolitano, como es el caso antes citado.

Becerril-Sánchez y *et. al.* (2012) se refieren a: “la *configuración territorial*, refiriéndose al conjunto de datos naturales modificables por la acción consciente del hombre, y la dinámica social o el *conjunto de relaciones definidas por una sociedad*, donde es el espacio resultado de la acción de los hombres, por medio de los objetos naturales y artificiales. De acuerdo a lo anterior, el estudio del espacio debe situarse con relación a otras realidades: *La naturaleza y la sociedad*. La transformación de la naturaleza por el hombre se manifiesta como proceso donde se desarrollan relaciones sociales; de la intervención del hombre, mediado por el trabajo, resulta el espacio, y es en éste donde se congregan las más diversas formas de objetos contruidos y transformados por el hombre” (p. 141).

Es importante considerar lo urbano-regional-metropolitano que impera en las grandes zonas metropolitanas del país, sin embargo existe una carencia por parte del Estado en la adecuada ordenación territorial-urbana en los grandes sistemas urbanos que existen en las periferias del país.

“La teoría urbana no podía dejar de expresar la crisis global de la teoría social, en sus dos vertientes fundamentales, de la cual es concreción y/o particularización. En el pasado, ninguna de las vertientes había llegado a constituir una teoría completa y sistemática de los fenómenos territoriales (regionales y urbanos); fueron elaboraciones sectoriales, parcelarias incompletas y asistemáticas; en la mayoría de los casos, su aprobación por los teóricos y, sobre todo, por los prácticos, era insuficiente, superficial, poco rigurosos y sin sistematicidad, siempre subordinado al pragmatismo de las políticas.” (Pradilla, 2009:176).

Las actividades económicas y sociales, así como las divisiones administrativas han propiciado condiciones para la centralización de procesos productivos y de aglomeraciones urbanas en torno a la cercanía o lejanía de la ciudad. Se perfilan sistemas urbanos-regionales que permitan la producción y reproducción de fuerza de trabajo y las condiciones materiales, económicas, de infraestructura para el desarrollo urbano en torno a un sistema-región.

Iracheta (2009) considera que “...el fenómeno urbano, y particularmente el regional-metropolitano, han alcanzado un nivel de importancia tal, que podríamos ubicarlos como estratégicos para la seguridad y el desarrollo nacional. O México ingresa en un camino que reconozca la importancia de las aglomeraciones urbano-metropolitanas y defina una política integrada, de largo plazo y participativa, o los riesgos de caída de los indicadores de desarrollo económico, habitabilidad urbana y gobernabilidad serán cada vez mayores” (p.7).

En los sistemas urbanos regionales, no se debe dejar de considerar las ciudades-región, toda vez que tienen que ver con la expansión metropolitana, el patrón de asentamiento de las personas, el papel del campo y de la ciudad y de las periferias de las grandes zonas metropolitanas, como es el caso del sistema urbano-regional Cuautitlán-Texcoco.

“El crecimiento de las metrópolis modernas fue impulsado principalmente por mejoras en las tecnologías de transportación, avances en la ingeniería, así como por medio del esquema fordista de producción en masa para el cual las fuerzas centrípetas de la aglomeración eran un elemento clave. La concepción que se tiene de las metrópolis modernas, como las mencionadas anteriormente, es una de las razones que explica por qué hasta la fecha para muchos autores sólo algunas ciudades pueden ser consideradas como tales. Se trata entonces de grandes conglomerados urbanos que tienen una fuerte influencia sobre amplias áreas y constituyen muchas veces símbolos de la modernidad, donde se expresan los principales avances tecnológicos” (Pérez, 2013:31).

El sistema urbano-regional Valle Cuautitlán-Texcoco

El *Sistema Regional del Valle Cuautitlán-Texcoco*, es más grande por los municipios que comprende y con la mayor actividad urbana y de vínculo con la Ciudad de México; sin embargo, en el Estado de México el ordenamiento urbano parte del ámbito federal a través del Programa Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM); en el ámbito estatal, por medio del Plan Estatal de Desarrollo Urbano (PEDU), de los dos Planes Regionales de Desarrollo Urbano del Valle de Toluca y del Valle Cuautitlán-Texcoco (VCT) y de los planes municipales de desarrollo urbano de cada municipio que integra el Sistema VCT señalado. El siguiente cuadro (1) muestra el número de municipios que conforman el sistema que se ubican de manera más cercana a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, y a su vez los que tienen una relación metropolitana menos cercana territorialmente hablando y de menor consolidación en el sistema urbano-regional con la Ciudad de México. El siguiente cuadro describe el total de municipios que integran el sistema urbano-regional del Valle Cuautitlán-Texcoco.

Cuadro 1.- Plan Regional Valle Cuautitlán-Texcoco (PRVCT)

Clasificación	Municipios
35 Municipios metropolitanos conurbados de la PRVCT que forman parte de la Zona Metropolitana del Valle de México	Acolman, Atenco, Atizapán de Zaragoza, Coacalco, Cuautitlán Izcalli, Chalco, Chicoloapan, Chimalhuacán, Chiautla, Ecatepec, Huixquilucan, Ixtapaluca, Jaltenco, Melchor Ocampo, Naucalpan, Nextlalpan, Netzahualcóyotl, Nicolás Romero, La Paz, Tecamac, Teoloyucan, Tepoztlán, Texcoco, Tezoyuca, Teotihuacán, Tepetlaoxtoc, Papalotla, Tlalnepantla, Tultepec, Tultitlán, Valle de Chalco Solidaridad, Zumpango, y Tonanitla.
24 Municipios metropolitanos del resto de la PRVCT	Amecameca, Apaxco, Atlautla, Axapusco, Ayapango, Cocotitlán, Coyotepec, Ecatingo, Huehuetoca, Hueypoxtla, Isidro Fabela, Jilotzingo, Juchitepec, Nopaltepec, Otumba, San Martín de las Pirámides, Temamatla, Temascalapa, Tenango del Aire, Tepetlixpa, Tlalmanalco.

Fuente: Plan Regional del Valle Cuautitlán-Texcoco, 2005.

“En el contexto metropolitano, esta región del Estado de México se encuentra funcional, económica y socialmente integrada con la Ciudad de México. Ambas forman una gran unidad, no obstante que por su tamaño, origen y condiciones de urbanización, ofrecen una importante heterogeneidad socio espacial. Mientras el Distrito Federal tiende a concentrar actividades económicas de servicios, en los municipios metropolitanos del Estado de México se aprecia una fuerte presencia del sector industrial y gran potencial de desarrollo” (PRVCT, 2005, p. 32).

Cabe destacar que, el *Plan Regional de Desarrollo Urbano del Valle de Cuautitlán-Texcoco*, hace énfasis en la urgencia de intervenir con mayor rigor y congruencia en el ámbito territorial, donde prevalezca el interés colectivo y se analicen las condiciones y capacidades del territorio. Asimismo, establece como estrategias generales el control y estructuración del desarrollo urbano y la orientación del crecimiento a otras regiones (POZMVM, 2011).

En dicho documento se describen las bases jurídicas de lo urbano en la región señalada, considerando tres aspectos centrales: planeación territorial, administración urbana y, operación

urbana. La primera alude al conjunto de momentos y espacios en que es requerido la opinión, aprobación y visto bueno de diversos funcionarios del gobierno estatal y municipal en lo concerniente a la prelación lógica entre los diversos documentos de planeación.

También existe otro documento legal-administrativo llamado: *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM)*, mismo que fue actualizado en el año 2011 y tiene como objetivo establecer los mecanismos de coordinación metropolitana que permitan comprometer a las entidades involucradas en una estrategia común de ordenación del territorio y constituir un marco de actuación interinstitucional que incluya los programas y acciones de los sectores público, social y privado en el desarrollo integral-sustentable de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

Por tanto, surgen las preguntas que permiten reflexión y análisis a partir del contexto señalado: ¿El sistema urbano-regional Valle Cuautitlán-Texcoco es un asunto que compete a los distintos órdenes de gobierno? o, ¿es un asunto de políticas públicas o gubernamentales? o en su caso ¿es un tema de ciudadanos y de nivel de participación con los gobiernos involucrados y las empresas que influyen en el tipo de desarrollo de una región?

Estas preguntas ayudan al análisis del tema, ya que los sistemas urbano-regionales se centran en el proceso urbano, partir de consideraciones que tienen que ver con infraestructuras y ordenamiento territorial, dejando a un lado el papel de los servicios públicos municipales, de contaminación, del impacto que genera la vivienda, las grandes obras urbanas, como la construcción del megaproyecto del aeropuerto en esta región, y ahora la muy conocida seguridad y violencia en toda la región.

Lo que suceda en el sistema de la RVCT impacta gran parte de la Zona Metropolitana del Valle de México, toda vez que el Estado de México y la Ciudad de México presentan problemáticas comunes de la metrópoli más importante del país y Latinoamérica. Ahora también se agrega la relevancia a la cual pertenece este sistema, que es parte de la megalópolis del centro del país, más importante por sus procesos productivos, poblacionales, económicos, ambientales y ahora de la llamada seguridad y violencia que son dimensiones antes no consideradas para los sistemas urbanos regionales.

Einbeschütz (2013), “se refiere a la importancia que adquiere el concepto de ciudad-región para aludir a una formación de tipo megalopolitano y describir porciones del territorio, relativamente integradas entre sí y con la Ciudad Central, dentro de una amplia zona denominada corona regional de la ciudad de México, aun cuando no alcancen a articularse económicamente entre sí -como sucede en los países desarrollados- debido a insuficiencias estructurales de economía y en particular, de infraestructura. Este concepto no supone la continuidad física entre las distintas zonas metropolitanas que conforman la megalópolis; por el contrario, la estrategia propuesta pone gran énfasis en la separación entre estas áreas y el mantenimiento de condiciones relativas de autosuficiencia” (p.282).

La formalidad jurídica-administrativa establece criterios, normas y leyes para el ordenamiento urbano-territorial-ambiental en el Estado de México y en las zonas conurbadas y metropolitanas con las que interactúan pobladores y las instituciones dedicadas a dicho ordenamiento. En la región oriente, motivo del presente trabajo se considera que más allá de las justificaciones jurídicas, lo importante sigue siendo una adecuada gobernanza urbana, metropolitana, que permita atender dinámica y procesos urbanos diferenciados con mecanismos de adecuado control de desarrollo urbano, de usos de suelo, de la importancia que adquiere tener zonas de reservas, de lo significativo que representa el estudio de lo ambiental y lo urbano; de la

interacción cotidiana que existe entre dos entidades, por un lado el Distrito Federal y por otra el Estado de México, donde lo urbano adquiere otro significado, toda vez que leyes y reglamentos tienen otra dimensión en la aplicación y seguimiento, con un impacto social poco evaluado y analizado en los trabajos académicos.

Problemáticas urbanas de la región Texcoco

La idea y definición de región lleva a diferentes apreciaciones donde se han privilegiado ciertas características geográficas o económicas fundamentalmente: sea desde el estudio de regiones a partir de la teoría de los precios o del lugar, hasta el estudio crítico de la sociología urbana, donde la fragmentación espacial y la articulación obedecen a la lógica de aprovechamiento por parte de un agente social que opera en el espacio global. Las nuevas teorías regionales tienen como premisa integrar las economías a las regiones en el contexto de lo global con lo local, donde la temporalidad coexiste y las posiciones hegemónicas cambian en tiempo y espacio. Sin embargo, la identidad regional en este caso refleja contradicciones entre los procesos urbanos y la periferia rural y semiurbana que se manifiesta en fenómenos sociológicos que privilegian la dimensión demográfica o económica.

“El problema fundamental es que una región es el componente de un territorio, y en ocasiones se usa como sinónimo, empero es de suma importancia darle su acepción correcta ya que por falta de definición clara se entra en confusiones y en posibles resultados sesgados o erróneos, principalmente cuando se observan los efectos “espaciales” o “territoriales.” Por tanto, precisar el significado de región, establecer su vínculo con el “territorio” y dejar clara su diferencia conceptual resulta fundamental para su uso correcto en el análisis. De tal forma que una región es un espacio geográfico, localizado, en el que además de estar determinado por la acción de un grupo social, se caracteriza, define o delimita por otras variables de análisis, según el interés del investigador y del enfoque disciplinario de que se trate. Es de suma relevancia acotar que

las variables seleccionadas en un estudio son las que determinarán el tipo de región: económica, sociológica, política, antropológica e incluso histórica; la dificultad reside en que un estudio interdisciplinario o desde una perspectiva integral, la delimitación de las regiones no necesariamente coincidirán” (Gallegos, 2012:17).

De acuerdo con el marco institucional vigente, en la medida en que se incrementa la importancia de un centro de población dentro de una región, el municipio tiene una capacidad más limitada para afrontar los conflictos derivados del crecimiento urbano, situación que ha ocasionado que no se respete la zonificación establecida en los planes de desarrollo urbano y con frecuencia surjan nuevos asentamientos humanos sobre tierras señaladas como reserva ecológica o no aptas para el crecimiento urbano. Adicionalmente, la distribución de los servicios básicos en la población muestra un importante retraso. La alta exigencia de construcción de servicios urbanos en las ciudades ante el reto de la globalización podría profundizar las diferencias entre ciudades y regiones, pues las zonas centro y norte del país con mayor desarrollo de empresas, maquiladoras y servicios, tienen ventajas y, eventualmente, podrían generar la infraestructura necesaria para adaptarse a los cambios acelerados de la economía mundial (POZMVM, 2011).

En dicho documento considera que las regiones que integran la Zona Metropolitana del Valle de México tienen como elementos fundamentales los siguientes:

- 1.- “Estructurar y ordenar el territorio para tener ciudades competitivas y regiones de desarrollo, orientando el crecimiento a las zonas más aptas para usos urbanos, de acuerdo a las condiciones naturales del territorio y a una factibilidad para dotarlas de infraestructura, equipamiento y servicios.

2.- Fortalecer la infraestructura estratégica de la entidad, fundamentalmente la relacionada a las comunicaciones, agua potable, drenaje y energía eléctrica, como detonadora del desarrollo socioeconómico de la entidad.

3.- Impulsar el desarrollo urbano ordenado para coadyuvar a la sustentabilidad ambiental y protección a la biodiversidad, así como reducir la vulnerabilidad de los asentamientos humanos a situaciones de riesgo.

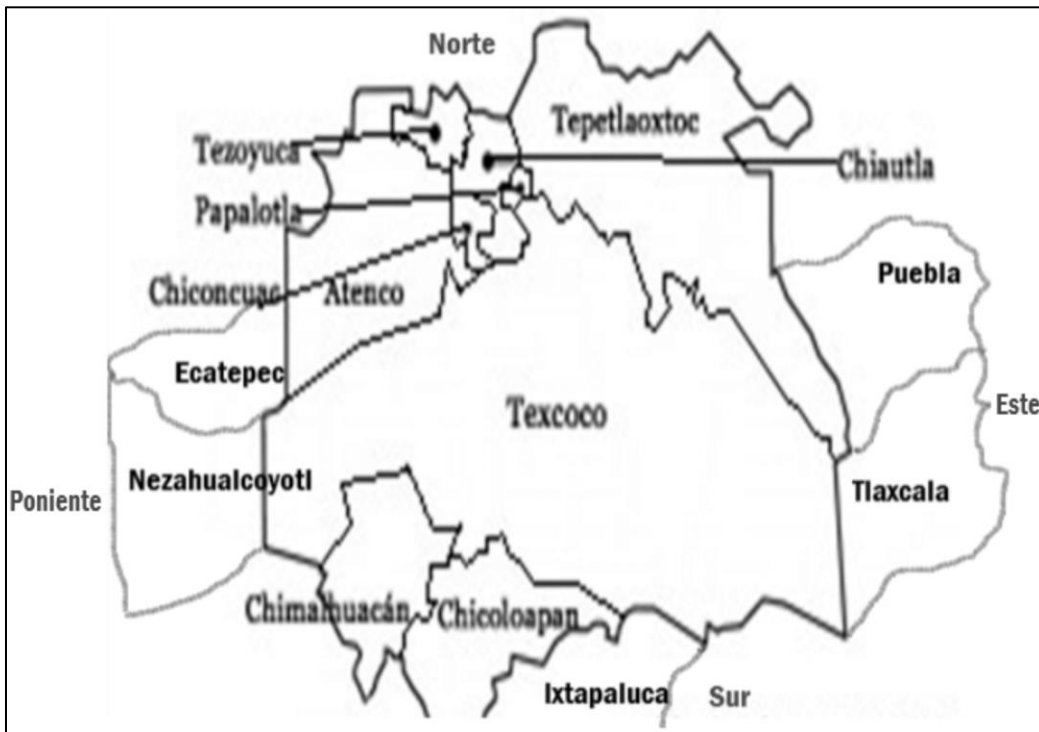
4.- Estimular y orientar inversiones para crear las condiciones materiales que permitan el desarrollo equilibrado de actividades productivas y satisfactores sociales” (POZMVM, 2011).

Para el caso de la región Texcoco⁵ lo urbano se asocia al sistema de ciudades-región, toda vez que se considera que los municipios son parte administrativa a una entidad, en este caso al Estado de México, pero que entrelazan sus actividades a la ciudad región, y en todo caso presentan vínculo urbano diferenciado a la Ciudad de México y a la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, y a la megalópolis del centro del país.

El sistema del Valle Cuautitlán-Texcoco tiene como elemento central el direccionamiento del ordenamiento territorial, pero no alcanza a evaluar el impacto territorial, social, económico y ambiental en el espacio físico-territorial considerado. Ejemplo es la gran diversidad de problemas asociados al proceso de urbanización, no es homogéneo y la atención y solución y atención a la problemática es evaluado de manera diferente en los distintos órdenes de gobierno y con distinto nivel de participación ciudadana. Dentro del sistema Valle Cuautitlán- Texcoco, se particulariza otra región de menor tamaño, que se refiere propiamente a la “región Texcoco”, que en líneas anteriores se señaló qué municipios comprenden. El siguiente mapa (1) describe la región Texcoco con las colindancias municipales que comprende dicha región.

⁵ Para el presente trabajo se considera que la región Texcoco comprende los municipios de Atenco, Chiautla, Chiconcuac, Papalotla, Tepetlaoxtoc, Tezoyuca y Texcoco.

Mapa 1. Región Texcoco



Fuente: Elaboración propia con datos de COESPO, 2015

Esta región presenta un grado de integración diferenciado al sistema urbano regional del Valle-Cuautitlán- Texcoco, los sistemas de regionalización no han logrado contribuir a la mejora del ordenamiento urbano-regional que se integra a un sistema más amplio. Dentro de las principales problemáticas analizadas y documentadas se pueden citar las siguientes:

1).- La carencia de una adecuada coordinación metropolitana, no existe a la fecha un orden de gobierno que pueda coordinar tareas y acciones en problemática comunes como contaminación atmosférica para la región, concentraciones de población no autorizadas por ningún orden de gobierno, infraestructuras compartidas para los municipios que comparten los municipios, ejemplo puentes viales, derechos de vía de ferrocarril, usos de suelo no autorizados que son observables a lo largo de los principales ejes carreteros federales y locales, donde prevalecen talleres mecánico-industriales, bares, venta de autos en terrenos no aptos para esta actividad,

toda vez que invaden parte de vialidades, basureros a cielo abierto, centros de comida no autorizados, entre los más notorios.

2).- Estrategia de regionalización, la región es parte de una región más amplia y de un sistema urbano megapolitano y metropolitano, por lo cual adquiere otro significado porque involucra parte de la Zona Metropolitana del Valle de México, de la megalópolis del centro del país, y porque esta región es parte de una entidad -la del Estado de México- y comparte problemáticas diversas con la Zona Metropolitana de la Ciudad de México tales como a) contaminación ambiental, b) polución, c) conflicto en la movilidad de personas, y d) inseguridad, lo que conlleva a establecer estrategias en el sistema urbano, y metropolitano para una región, en virtud de las características sociales, económicas, políticas y ambientales de dos entidades como son la Ciudad de México y el Estado de México, donde existen dinámicas urbanas comunes pero también diferenciadas.

Esta región presenta un proceso de urbanización y metropolitanización particulares para la región oriente, donde las actividades urbanas son muy marcadas en los municipios cercanos a la Ciudad de México; los municipios más alejados de la metrópoli y con menor población destacan por la mezcla de lo urbano y rural, los llamados “semiurbanos” y en algunos casos con comunidades más rurales que urbanas (Connolly y Cruz, 2004).

3).- Los nuevos proyectos inmobiliarios de esta región tienden a ser lugar de asentamientos humanos producto de migración de personas que buscan donde asentarse en gran medida por decisiones económicas; sin embargo existen variables que se asocian a la condición social, ubicación y gestión de créditos tipo INFONAVIT, FOVISSSTE y créditos bancarios en la mayoría de las ocasiones alejados de sus centros de trabajo y con infraestructuras limitadas y con disparidades socioespaciales, que evidencia un tipo de desarrollo. Además, la región

adquiere un perfil de receptor de mayor número de pobladores de escasos recursos, de personas que migran de empleos mal remunerados, con la idea de buscar donde asentarse.

Moreno (2016) considera que “el proceso de urbanización ha sido la creación de vivienda de “interés social” por parte de las compañías constructoras para impulsar un sector económico de la región y de los municipios; esto, en gran medida, se relaciona con políticas de desarrollo urbano tendientes a propiciar localidades de gran número de viviendas, lo cual favorece la migración de muchos pobladores; sin embargo, existe visión limitada para un adecuado ordenamiento urbano ambiental-territorial, ya que las compañías constructoras tienen evidente injerencia en los asuntos de uso de suelo, urbanización y ordenamiento territorial en esta zona” (p. 92).

Ortiz (2014) considera que “La producción dominante de suelo urbano en México está determinado por dos procesos relacionados con el acceso a la vivienda: los asentamientos irregulares y la vivienda producida a partir de las políticas públicas. Sin entrar en muchos detalles, los dos ámbitos urbanos son, por lo general, incapaces de brindar ciudadanía. Los asentamientos irregulares se producen en forma heterogénea, en muchas ocasiones mediante organizaciones sociales que han tomado el papel de un gobierno paralelo; o bien se producen a través de intercambios conflictivos entre ejidatarios y particulares, o mediante un mercado inmobiliario informal en relación a la tenencia de la tierra.” (Nexos, 2014).

Se considera que uno de los grandes retos que enfrentan las grandes regiones y sistemas urbano-regionales en el mundo se asocia a como poder planificar, ordenar y gobernar estos sistemas, que son complejos y que cambian con el tiempo.

Ramírez (2007) reflexiona acerca de la importancia que adquiere el tema regional y metropolitano que se inscribe en un sistema más amplio y dice: “es necesario entonces que los gobiernos estatales, y municipales urbanos se den la tarea de reconocer las múltiples posibilidades de implementación de actividades y de políticas, a partir de la compleja red de agentes sociales que en él intervienen, dando prioridad no a los que tienen más o que se insertan de forma natural en las orientaciones y necesidades del mercado o las modas internacionales, sino apoyando en forma clara y abierta a quienes necesitan mantenerse en el lugar y en la producción, con condiciones mínimas de habitabilidad y de empleo. La identificación de los múltiples agentes y de las posibles estrategias múltiples que pueden tener es parte de la función de los gobernantes municipales, para integrarse a las estrategias estatales, quienes tendrán un papel fundamental en la integración de visiones de desarrollo local” (p. 134).

4).- El megaproyecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM) en la región Texcoco. Este proyecto tiene significado especial para la región Texcoco, y para el municipio del mismo nombre, ya que su impacto urbano y ambiental no estaba considerado en ningún plan municipal, estatal y/o de orden federal. En prospectiva, Texcoco y la región enfrenta mayor presión urbana, derivada del tipo de propiedad en torno a los poblamientos que surgirán y la presión de los sectores inmobiliarios, comerciales e industriales para urbanizar tierras de propiedad privada, ejidal o comunal que será uno de los aspectos que impactarán la construcción del NAICM en los municipios cercanos y los que se ubican en la región y al sistema urbano regional Valle Cuautitlán-Texcoco.

En este sentido toma relevancia la gestión, la gobernanza, la gobernabilidad, así como la integración de los municipios que integran la región y el sistema urbano descrito en el proceso de ordenamiento urbano-regional-ambiental en el contexto metropolitano, toda vez que en la

adecuada planificación de tareas y actividades programadas de este proyecto urbano con impacto ambiental y territorial, y que ahora es realidad e inició actividades en 2016. La infraestructura nacional ahora está asociada a una nueva infraestructura internacional, donde los aeropuertos son fundamentales en el desarrollo de una nación, de una región y de una localidad; donde los flujos financieros, de información, de mercancías y de personas son básicos para el adecuado desarrollo de las naciones. Se reconoce que también existirán dimensiones, como lo ambiental -que aún está por conocerse si tiene efectos más negativos- en el contexto de crisis ambiental y social cuyas principales manifestaciones locales y regionales fueron reconocidas desde el inicio del siglo XXI, cuando se dio a conocer la idea de este megaproyecto urbano para la región ubicada dentro del sistema urbano regional Texcoco-Cuautitlán.

En este sentido ha generado una compleja estructura de relaciones causa-efecto que ponen en entredicho la capacidad de gestión y diseño institucional de los municipios y del mismo estado en estas grandes obras de infraestructura urbana, que trasciende el plano urbano, y arquitectónico.

5.- La parte ambiental también es tema para análisis y discusión; sin embargo se reconoce que toda la región presenta problemática asociada al tipo de desarrollo, el encuentro entre políticas de desarrollo y medio ambiente es tema parcializado, fraccionado y escasamente vinculado en el sistema urbano regional Texcoco-Cuautitlán y en la región Texcoco. La política económica sigue al margen de la cuestión ambiental; buena parte del encuentro entre políticas de desarrollo y medio ambiente siguen siendo temas poco vinculados en las distintas regiones de la entidad mexiquense. Lo complejo es pensar qué política económica es más importante que la cuestión ambiental. En el presente trabajo se consideran las problemáticas ambientales más importantes y son:

A).- El recurso agua; existe déficit en toda la región, particularmente en los municipios donde no existen zonas de recarga acuífera, tal es el caso del municipio de Chiconcuac, Chiautla, y Texcoco, y aquellas comunidades que se ubican en la Riviera Texcocana, donde el agua es de mala calidad, tal es caso de Tocuila, San Felipe, así como aquellas comunidades cercanas al ex vaso del Lago de Texcoco en el municipio de Atenco. También se observa que todos los ríos de esta región son verdaderos drenajes de viviendas y empresas que vierten desechos a toda la cuenca, no existe río alguno que no esté contaminado. A la fecha no existen en los siete municipios de la región Texcoco plantas de tratamiento de aguas residuales.

B).- La disposición final de los residuos sólidos se realiza bajo condiciones técnicas y ambientales precarias. No existen en la región condiciones técnicas requeridas para la disposición y uso de la basura. Derivado del cierre del relleno sanitario llamado bordo poniente, que en realidad se ubicó en el oriente de la Ciudad de México, en específico en terrenos que fueron parte del Lago de Texcoco. Cada municipio tiene que buscar dónde tirar su basura y por tanto el grado de contaminación tiende a acrecentarse porque no existe propuesta específica para la región en este aspecto.

C).- Degradación de los suelos, erosión, desertificación y deforestación en toda la región. Existen grandes zonas erosionadas en municipios como Texcoco, Tepetlaoxtoc, Tezoyuca, Chiconcuac y Chiautla. Sin embargo no es exclusivo de esta región, prácticamente en todo el sistema urbano-regional motivo del presente trabajo existe presión por cambio de uso de suelo en los municipios derivado de la petición de particulares y empresas por cambio de régimen de tipo de propiedad, de rural y ganadero a urbano. Tal es el caso de la desaparición de ocho grandes ranchos en Texcoco, y Atenco en los últimos tres lustros. (Plan de Desarrollo Urbano de Texcoco y Atenco, 2004 y Plan de Desarrollo Estatal, 2011).

Reciente investigación de Romero y Gonzales (2016) se refiere a la contaminación que generará el Estado de México y en particular municipios integrados en el sistema urbano regional Cuautitlán-Texcoco y señalan que: “Al día son arrastradas por el aire 140 mil toneladas de emisiones contaminantes, en promedio. La mayoría de éstas son generadas por industrias químicas, alimentarias, cementeras y de fabricación de plásticos, así como de generación y transmisión de energía eléctrica, cuyas instalaciones rodean la Ciudad de México en 80 por ciento.... El inventario preliminar de emisiones incluye una lista con las 15 industrias más contaminantes de la zona metropolitana, en los primeros cinco lugares figuran empresas relacionadas con la fabricación de plásticos, así como la industria química, alimentaria y cementera. De acuerdo con el inventario de la zona metropolitana del valle de México, las fuentes industriales, principalmente de química, contribuyeron con una tercera parte de los compuestos orgánicos volátiles y más de tres cuartas partes de óxidos de azufre emitidos a la atmósfera, precursores de todos los niveles de alarma ambiental. Las partículas que emite la industria también son considerables, en específico las generadas por los sectores de alimentos, industria química y de fabricación de productos a base de minerales no metálicos, advierte. En el caso del óxido de nitrógeno indica que en el estado de México hay zonas localizadas de alta emisión, resultado conjunto de la actividad vehicular e industrial, en específico por la generación de energía eléctrica, ubicadas en Acolman, así como de fabricación de productos con base en minerales no metálicos en Tultitlán, entre otros” (p. 2).

Conclusión

El sistema urbano-regional de la región Texcoco presenta diferenciación por cada región que integra; sin embargo existe en todo el sistema ocupación y urbanización en áreas que antaño eran de valor ecológico y agropecuario, ya que a lo largo del eje carretero Texcoco-Cuautitlán existe evidencia física del cambio de uso de suelo en todos los municipios en que encuentra la carretera federal, conocida como vía libre, ya que no existe cobro por el uso de la misma, cosa

diferente con la carretera de cuota nombrada Circuito Mexiquense, la cual tiene cobro y atraviesa parte de los municipios que integran el sistema urbano regional.

El sistema urbano-regional se presenta como una oportunidad de mejorar los niveles y perfiles de calidad de vida de la región y de los municipios que lo conforman a partir de reconocer su vocación económica y de las posibles potencialidades que existen. Para lo cual es indispensable generar centros de población consolidados, densos y menos dispersos como los que actualmente existen.

No se ha podido detener la urbanización de áreas con valor ecológico y agropecuario, zonas de recarga acuífera, derechos de vía de redes de infraestructura local, como son las vías del tren que cursan por los municipios de Texcoco-Chimalhuacán-Los Reyes, y que se encuentran invadidos por asentamientos irregulares, así como de aquellas zonas que antaño eran consideradas de reserva ecológica -el ex Lago de Texcoco-, hoy ocupado en parte por la construcción del NAICM en zona “federal” bajo resguardo de la Comisión Nacional del Agua, pero utilizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del gobierno federal para la obra señalada.

El tema del aeropuerto en la región Texcoco y el impacto urbano-ambiental, aún está por verse, sin embargo existe fuerte presión urbana y solicitud de cambio de uso de suelo en el ámbito local, también en prospectiva existe mayor demanda de servicios públicos y mayor equipamiento urbano, derivado del mismo desarrollo del proyecto, lo cual significa cambios no valorados y considerados en ningún Plan de Desarrollo local, regional, estatal o de orden federal.

El sistema urbano Cuautitlán-Texcoco presenta impacto urbano-ambiental no evaluado en el uso del agua, suelo y aire, que se traduce en la polución y contaminación que genera esta región. Contaminación que es evidente, y en municipios como Cuautitlán y Acolman que producen polución para el sistema y la región, toda vez que se asocian a problemáticas de generación de energía eléctrica, y fabricación de equipos de transporte con emisiones de CO₂ a cielo abierto y que superan las más de 3,600 toneladas de contaminante al año, situaciones de riesgo para la salud de las personas y contribuyen a la contaminación de agua, suelo y aire propiciando un desarrollo urbano escasamente ordenado y con impacto negativo al medio natural y con afectación de los ecosistemas existentes en todo el Valle de México, debido a las corrientes de aire de norte a sur, y tienen impacto en programas ambientales como el “Hoy no circula” de aplicación significativa para la Ciudad de México y el estado de México.

El sistema urbano regional Texcoco-Cuautitlán presenta desafíos poco valorados en el contexto de la política regional de una entidad que forma parte de una megalópolis, lo que significa mejor conocimiento de los sistemas urbanos-regionales, en el contexto de la diversidad de problemáticas urbanas, donde los gobiernos locales presentan problemáticas comunes en temas que se asocian a un tipo de desarrollo, vinculado a los procesos metropolitanos, de infraestructura y de las distintas contradicciones sociales, económicas, y ambientales.

La rectoría del estado debe estar presente en el ordenamiento del territorio; las necesidades de la población son cada día complejas y diferenciadas según sea la región o municipio en la entidad. Es indispensable que los sistemas urbanos-rurales, se inserten en los beneficios de la competitividad nacional o internacional, en los procesos de planificación del sistema urbano regional Cuautitlán-Texcoco, articulando actividades y tareas de los municipios con mejores atribuciones y competencias, para así generar adecuado desarrollo urbano-territorial-ambiental y del sistema-regional creado para tal efecto.

BIBLIOGRAFÍA

Becerril, Teresa y et al (2012) “Referentes teóricos y metodológicos para el análisis de la ocupación del espacio urbano” en Revista *Quivera*, Año 14, 2012-2, pp.141.

Eibenschutz, Roberto (2013) “Una estrategia para el futuro de la metrópoli”, en Ramírez, V, Blanca, R, y Pradilla, C, Emilio (Compiladores), *Antologías. Teorías y Políticas Territoriales*, UAM-X, México, pp.282.

Gallegos, Jorge (2012) “Una discusión sobre los conceptos de la “ciencia regional”: espacio, lugar y territorio; territorialidad, territorialización y región”, en Adelfo Sánchez A, (Corrd.), *En 1er Congreso Iberoamericano sobre Desarrollo Regional y 17° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional*, Ciudad de México. AMECIDER, pp.17.

Gobierno del Estado de México, 2005, *Plan Estatal de Desarrollo Urbano*, en PDF, 21 de abril 2016 en http://portal2.edomex.gob.mx/sedur/planes_de_desarrollo/plan_estatal_de_desarrollo_urbano/index.htm

Gobierno del Estado de México, 2005, *Plan Regional de desarrollo urbano del Valle Cuautitlán-Texcoco*, en PDF, 17 de marzo de 2016, http://seduv.edomexico.gob.mx/dgau/planes_regionales/prduvct/RVCT%2010-06-05.pdf.

Gobierno del Estado de México (2004) *Plan municipal de Desarrollo Urbano de Texcoco*. Gob. del Estado de México. Toluca, México, pp.68-69

Gobierno del Estado de México (2004) *Plan municipal de Desarrollo Urbano de Atenco*. Gob. del Estado de México. Toluca, México, pp. 45 y 59.

Iracheta, Alfonso (2009) *Políticas públicas para gobernar las metrópolis mexicanas*, Miguel Ángel Porrúa, México, pp. 7.

Pérez, Daniel (2013) *Las Zonas Metropolitanas de México. Estructuración urbana, gobierno y gobernanza*, UAM/Estudios Metropolitanos, México, pp.31.

Pradilla, Emilio (2009) *Los territorios del Neoliberalismo en América Latina. Compilación de Ensayos*. México, Miguel Ángel Porrúa/UAM, México, pp. 176.

Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad/UNAM, 2011 *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*, 11 de mayo de 2016, www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/POZMVM.pdf

SEDESOL/INEGI/CONAPO (2009) *Zona Metropolitana del Valle de México*, Toluca, Estado de México, Gobierno del Estado de México/COESPO.

Connolly, Priscila y Cruz, Soledad (2004) “Nuevos y viejos procesos en la periferia de la Ciudad de México”, en Aguilar, Adrián G. (coord.), *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*, Miguel Ángel Porrúa, México.

Moreno, Enrique (2016) “Lo urbano en la región oriente del Estado de México”, en *Revista Quivera*, Vol. 17, núm. 2, pp. 92, 96.

Ramírez, Blanca (2007) “Escalas territoriales y agentes diferenciales en la integración de políticas de desarrollo”, en Calva, J. Luis (coord.), *Políticas de desarrollo regional*, Porrúa/UNAM, México, pp.134.

Ortiz, A. 2014, El Espejismo de la vivienda mínima en *Revista Nexos*, septiembre 2014, 1 de junio 2016 <http://www.nexos.com.mx/?p=22315..>

Romero, Gabriela y González Rocío, 2016 *Polución en la megalópolis. Productoras de bienes y calamidades*, en *La Jornada en línea*, 6 de junio de 2016, pp. 2 <http://www.jornada.unam.mx/2016/06/05/politica/002n1pol.>