

00182



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA
PROGRAMA DE MAESTRIA Y
DOCTORADO EN URBANISMO

“UN ESTUDIO URBANO Y AMBIENTAL DE LOS MUNICIPIOS DE
TEXCOCO y ATENCO. EL CASO DEL PROYECTO DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO”.

T E S I S

PARA OBTENER EL GRADO DE DOCTOR EN URBANISMO

P R E S E N T A

ENRIQUE MORENO SÁNCHEZ

COMITÉ TUTORAL Y SINODALES

- Tutor: Dra. Alicia Ziccardi C.
- Cotutor: Dr. Roberto Meli P.
- Cotutor: Dr. Jorge F. Cervantes Borja
- Dr. Armando Cisneros Sosa
- Dr. Esther Maya Pérez
- Dr. M. Eloisa Valdivia Carreón
- Dr. Sixto Alejandro Lazcano Arredondo

m. 346650



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INDICE

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.
NOMBRE: Enriquez Flores
Scotter
FECHA: 3/05/2005
FIRMA: [Firma]

Agradecimientos		
Primera parte: El mapa conceptual		
Introducción		
<i>Capítulo 1</i>	<i>Conceptos y Metodología de análisis</i>	10
1.-	El tema de investigación	
1.2	El Problema	
1.2.1	Contenidos del problema	
1.3.	Contenidos de la tesis	
1.4.	El diseño de la investigación	
1.4.1	Objetivos	
1.4.2	Hipótesis	
1.5.	El método	
<i>Capítulo 2</i>	<i>Marco analítico</i>	20
2.1	Las características del los movimientos sociales	
2.2	La naturaleza de los movimientos sociales	
2.3	Los nuevos movimientos sociales	
2.4	El gobierno local y los megaproyectos urbanos	
2.5	Los megaproyectos urbanos	
Segunda parte: El análisis social, urbano y ambiental de los municipios de Texcoco y Atenco.		
<i>Capítulo 3</i>	<i>Antecedentes de la región</i>	32
3.	Antecedente histórico de la región	
3.1	Los gobiernos del Valle de México	
3.2	Área urbana de la zona metropolitana de la ciudad de México	
3.2.1	Zona metropolitana del Valle de México	
3.3	Conurbación	
3.4	Municipio metropolitano	
3.5	Principales características sociales y urbanas	
3.5.1	Características socioeconómicas	
3.5.2	Pobreza y marginación	
3.5.3	Uso de suelo	
3.5.4	Formas de propiedad	
3.5.4.1	Propiedad publica	
3.5.6	Lago de Texcoco	
3.6	Principales características ambientales de la región	
3.6.1	Desarrollo urbano-sustentable	
3.7	Contaminación atmosférica en el Valle de México	
3.7.1	Condiciones meteorológicas	
3.7.2	Calidad de aire	
3.8	Disponibilidad de agua	
3.9	Políticas de desarrollo urbano y ambiental	
3.9.1	Las Leyes	
3.9.2	Las instituciones y autoridades	
3.10	El programa de ordenación metropolitana	

<i>Capítulo 4</i>	<i>El municipio de Texcoco de Mora</i>	76
4.1	Breve referencia histórica	
4.2	Características socioeconómicas, territoriales y ambientales	
4.3	Ocupación del suelo y asentamientos irregulares	
4.4	La vida política y social	
4.5	La gestión del presidente durante el trienio 2000-2003	
4.6	Las finanzas públicas	
<i>Capítulo 5</i>	<i>El municipio de San Salvador Atenco</i>	108
5.1	Breve referencia histórica	
5.2	Características socioeconómicas, territoriales y ambientales	
5.3	Ocupación del suelo y asentamientos irregulares	
5.4	La vida política y social	
5.5	La gestión del presidente durante el trienio 2000-2003	
5.6	Las finanzas públicas	
Tercera parte: El estudio de caso del aeropuerto		
<i>Capítulo 6</i>	<i>La dimensión técnica</i>	142
6.1	Las dimensiones del macro-proyecto	
6.2	Los aeropuertos	
6.3	Elementos de decisión para construir el nuevo aeropuerto	
6.3.1	Desarrollo urbano y planificación	
6.3.2	Aspectos relevantes de la evaluación ambiental	
6.3.3	Requerimientos del proyecto en materia de vialidades	
6.4	La dimensión económica-financiera	
6.4.1	El transporte aéreo como elemento fundamental en el desarrollo económico	
6.4.2	Los costos del nuevo aeropuerto en Texcoco	
6.4.3	Costos de las hectáreas afectadas en Texcoco en relación con la remodelación y ampliación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México	
<i>Capítulo 7</i>	<i>La dimensión jurídica</i>	164
7.1	Los amparos	
7.1.1	La Controversia Constitucional del H. Ayuntamiento de Texcoco vs. El Poder Ejecutivo Federal	
7.1.2	Sinopsis de la Controversia Constitucional del H. Ayuntamiento de Texcoco	
7.1.3	Otras leyes y normas	
7.2	Marco Jurídico en el que se desenvuelve el municipio en el Estado de México	
7.2.1	A nivel Federal	
7.2.2	A nivel Estatal	
7.2.3	A nivel Local	
<i>Capítulo 8</i>	<i>La dimensión ambiental</i>	181
8.1	Análisis del impacto ambiental realizado por el Programa Universitario de Medio Ambiente	
<i>Capítulo 9</i>	<i>La dimensión social y política</i>	185

9.1	Los Actores	
9.1.1	La Identidad	
9.1.2	La construcción de la identidad grupal	
9.2	Las alianzas: ONG	
9.3	El Gobierno del Distrito Federal	
9.4	El Gobierno del Estado de Hidalgo	
9.5	El Gobierno del Estado de México	
9.6	La oposición: los actores privados	
9.6.1	Controladora de Aeroméxico y Mexicana	
9.6.2	Grupos de aeropuertos	
9.7	El ejecutivo Federal	
9.7.1	Argumentos del Ejecutivo Federal en la construcción del aeropuerto	

Capítulo 10 La dimensión y evolución del conflicto 211

10.1	Introducción	
10.2	Proyectos alternos	
10.2.1	La opción Tizayuca	
10.3	El Inicio del conflicto	
10.3.1	La oposición de los pobladores	
10.3.2	El incremento de la tensión social y política	
10.3.3	Politización del conflicto	
10.3.4	La lucha se intensifica	
10.3.5	Los enfrentamientos	
10.3.6	La cancelación del proyecto	
10.3.7	Efectos políticos sobre el espacio local	
10.3.8	Las elecciones municipales y la toma de la alcaldía	
10.4	Argumentos de los distintos actores a favor y en contra del aeropuerto	

Conclusión de la Investigación

Conclusiones	246
Comprobación de hipótesis	252

Anexos

Anexo 1	256
Carta del Ayuntamiento de Texcoco al Ejecutivo Federal	

Anexo 2	258
----------------	-----

Entrevistas realizadas sobre el asunto del aeropuerto
 Entrevista realizada al líder del FPDT, David Pájaro Huertas
 Entrevista realizada al Investigador Roberto Eibenschutz, UAM/Xochimilco
 Entrevista realizada con el maestro Antonio Azuela, IIS/UNAM
 Entrevista realizada al Investigador Javier Delgado, Instituto de Geografía/UNAM
 Entrevista realizada al Presidente de Atenco, Pascual Pineda
 Entrevista realizada al Subsecretario de Gobierno en la Región Texcoco

Anexo 3

270

Metodología de la encuesta relativa al proyecto de construir el aeropuerto

Objetivo de la Encuesta

Características de la encuesta

Resultado de la encuesta

Resultado de la encuesta a ejidatarios

Resultado de la encuesta a académicos

Resultado de la encuesta a funcionarios

Bibliografía General

278

Fuentes de información

Siglas utilizadas

ÍNDICE DE CUADROS, GRAFICAS, MAPAS Y TABLAS

INDICE DE CUADROS

Capítulo 3

Primeras etapas de crecimiento de la ciudad de México	33
Unidades políticas-administrativas de la zona urbana del Valle de México	37
Porcentajes de inmigración al estado de México	43
Principales características de ejidos y comunidades agrarias y unidades de producción	50
Comparación de las características ambientales, de la ciudad de México y el área de Los Ángeles California	59

Capítulo 4 y 5

Actividades por sector económico en Texcoco	81
Emissiones que contaminan el recurso aire en Texcoco	92
Presupuesto de egresos de 2000-2002 en Texcoco	105
Ingresos estimados en el ejercicio fiscal 2003 en Texcoco	106
Población Económicamente Activa por Sector en Atenco	113
Población nativa y no nativa en Atenco	115
Distribución de la población en el municipio de Atenco	115
Contaminantes del recurso aire en el municipio de Atenco	126
Ingresos de septiembre 2001 a junio de 2002 en Atenco	140
Egresos comprendidos septiembre 2001 a junio 2002 en Atenco	140
Ingresos y Egresos de Agosto 2002 a Junio 2003 en Atenco	141

Capítulo 6,7 y 8

Aeropuertos más importantes del país	143
Principales Obras del Plan Hidráulico	152
Conectividad en la región centro del país	156
Los costos del proyecto	161
Impacto ambiental	183
Argumentos del ejecutivo federal en la construcción del aeropuerto	203
Argumentos a favor y en contra del proyecto del aeropuerto en Texcoco	239

ÍNDICE DE GRAFICAS

Capítulo 3

Grado de marginación Estado de México	44
Demanda, disponibilidad y dotación de agua	65

Capítulo 4 y 5

Tasa de crecimiento poblacional de Texcoco	80
Distribución de la PEA por sector en Texcoco	82
Nivel de escolaridad Estado/Municipio Texcoco	84
Uso de Suelo en Texcoco	86
Nivel de Ingresos Estado/Municipio Texcoco	87
Generación de residuos sólidos en Texcoco	89

Comparación de votación y abstencionismo 1993-2003	101
Presupuesto de egresos del año 2003 en Texcoco	107
Comportamiento de la TCMA en el Estado y el Municipio de Atenco	111
Población Ocupada y Población Inactiva en Atenco	113
Distribución de PEA en Atenco por sector de actividad	114
Nivel de ingresos, Estado – Municipio de Atenco	116
Distribución de la población por localidad en el Municipio de Atenco	117
Población alfabeta y analfabeta dentro del estado y en el municipio de Atenco	121

Capítulo 6 y 7

Ubicación del aeropuerto propuesto	147
Etapas para la construcción de un aeropuerto	149
Distancia de aeropuertos a los centros de la ciudad	162

Anexo 3

Grado de estudios de las encuestas aplicadas en Atenco	273
Académicos a favor y en contra de la construcción del aeropuerto	276

ÍNDICE DE MAPAS

Ubicación geográfica del municipio de Texcoco	79
Ubicación geográfica del municipio de Atenco	109

ÍNDICE DE TABLAS

Resultados de las votaciones locales, de 1996, 2000 y 2003, en el municipio de Texcoco	100
Resultados de las votaciones locales, de 1996, 2000 y 2003, en el municipio de San Salvador Atenco	134

AGRADECIMIENTOS

Como en otros casos similares éste trabajo no hubiera sido posible sin el apoyo y comprensión de varias personas e instituciones.

A la Universidad Nacional Autónoma de México, el sustento que tuve para el desarrollo de la investigación; en la Universidad encontré el soporte único e indispensable para continuar mis estudios Doctorales.

Agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología el haberme otorgado una Beca de excelencia y así poder dedicarme a mis estudios de tiempo completo.

Con especial agradecimiento a la Doctora Alicia Ziccardi C, tutora y quién siempre confió en mí, trataré de imitar su tenacidad, su amplio conocimiento de los temas urbanos, regionales y de gobiernos locales.

Agradezco al Doctor Roberto Meli, y al Dr. Jorge F. Cervantes Borja cotutores, su invaluable aportación y solidaridad en el tiempo que se desarrolló la investigación; sus comentarios y sus observaciones permitieron mejorar nuestro trabajo y sus ideas permitieron nuevas reflexiones, muchas gracias, sin ustedes no hubiera sido posible llegar a este momento.

Al Dr. Armando Cisneros Sosa, quién conozco desde hace tiempo, conocedor de los temas urbanos. Con él pude realizar entrevistas en Atenco, platicar sobre los movimientos sociales y compartir ideas y una perspectiva más amplia de los movimientos sociales, mi agradecimiento por siempre.

A la Dra. Esther Maya, a la Dra. Eloisa Valdivia y al Dr. Alejandro Lazcano, que fueron fundamentales en la revisión de la tesis así como las sugerencias que tuvieron para mejorar el trabajo de investigación, muchas gracias.

Esta investigación contó con el apoyo imprescindible de las autoridades municipales de Texcoco y Atenco, a quienes agradezco su disposición, sus comentarios y los documentos que amablemente facilitaron. En Texcoco, al Ing. Víctor García Bastián, del área de Desarrollo Urbano. En Atenco, al Profesor Margarito Yañes y al Ing. Pascual Pineda, el primero ex Presidente de Atenco y el segundo el actual Presidente. A todos los funcionarios municipales, ejidatarios, y ciudadanos que amablemente accedieron a mis entrevistas, preguntas y mostraron un diálogo crítico y abierto al tema del aeropuerto, gracias a todos ellos.

En lo relativo a los aeropuertos, líneas aéreas, situación económica-financiera, grupos de aeropuertos, mi reconocimiento al consultor independiente Simón García, quién amablemente me envió información valiosa sobre estos temas, mi más sincero agradecimiento.

Esta tesis también recibió el valioso apoyo del Editor Dromundo Salazar, que siempre me ayudó en la revisión del trabajo, sus comentarios, sus

observaciones permitieron en mucho mejorar la presentación de la investigación desarrollada. Muchas gracias.

Al personal administrativo de la Universidad, a Mari Tere, del Instituto de Investigaciones Sociales, a Lourdes Valdés de urbanismo siempre amables y atentas a las necesidades de los estudiantes, gracias.

A mis amigos (as), Maru, Barbara, Silvia, Octavio, David, Alex y Baldomero; su comentarios y buenos momentos que pasamos siempre recordaré. A todos mis familiares, mi agradecimiento.

Finalmente a las personas que han estado pendientes de mi desempeño académico: Rosalía Padilla, mi hijo Enrique Moreno Padilla, que siempre me apoyaron en esta tarea. A mi madre Edith Sánchez Velásquez, que invariablemente creyó en mí. A ellos dedicó el trabajo con el que espero concluir una etapa de mi vida e iniciar una nueva y más interesante.

Primera Parte: El mapa conceptual Introducción

Capítulo 1. Conceptos y metodología de análisis

1.- El tema de investigación

La presente investigación se refiere a las condiciones urbanas y ambientales de los municipios de Texcoco y Atenco, específicamente en relación con el proyecto del aeropuerto internacional de la Ciudad de México. En este trabajo se abordan las dimensiones: social, urbana, ambiental, y jurídica. Estos municipios son parte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y están insertos en la dinámica metropolitana de la zona centro del país, estrechamente vinculados al Distrito Federal. La experiencia del megaproyecto urbano en sus territorios es el principal objetivo de este estudio, en el marco de una realidad urbana, cada día más compleja y cambiante.

Es en esta zona donde se registran los procesos más intensos de urbanización y de degradación ambiental; sus efectos son evidentes y éste es uno de los problemas que genera la construcción de grandes obras urbanas. Por un lado existe una racionalidad sustentada en el crecimiento de una economía con efectos depredadores de los recursos naturales, tanto en el contexto de las economías globalizadas como las que están en vías de desarrollo y dependientes. Por el otro lado existe la herencia cultural, la identidad, la diversidad étnica, la histórica, la política y la social del Valle de México.

En muchas regiones de América Latina y de México, las grandes zonas metropolitanas se caracterizan por presentar un patrón de urbanización anárquico; las desigualdades sociales, territoriales, la escasa planificación urbana, las diferencias en los estilos de vida, la pobreza, la insuficiente infraestructura, la carencia de vivienda, el pésimo transporte, y los diversos problemas ambientales caracterizan a la periferia. Las grandes disparidades se asocian con la excesiva concentración económica y poblacional de la zona metropolitana (Calva, 1995). Sin embargo, no es exclusivamente un problema de crecimiento poblacional, sino de características que adquiere este patrón de urbanización.

La teoría urbana permite incorporar en el análisis las formas de organización productiva y el progreso técnico; las bases de la gobernabilidad y la gestión; la preservación del ambiente y la organización de la sociedad que habita al interior de las mismas. Además, el desarrollo urbano regional adecuado incorpora también equidad y participación.

Tratar de relacionar una obra urbana con el caso de dos municipios del Estado de México, donde se intentó construir el mejor y más importante aeropuerto internacional del país, trasciende al plano de lo social y de lo político; se considera que este tipo de investigaciones permite comprender la complejidad de los procesos de urbanización. La dimensión socio-espacial, ambiental e

histórica, se inserta en la transformación estructural de la sociedad, en una economía globalizada donde las áreas urbanas y las grandes megalópolis adquieren un papel estratégico.

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

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

Esta investigación aborda temas complejos porque indaga el contexto y el origen de este megaproyecto urbano, que tiene gran trascendencia para la vida de los pobladores e involucra distintos niveles de gobierno. Además, se da en un contexto de gran una diversidad sociopolítica, económica, y de crecimiento urbano importante. También se encuentra en una de las zonas más importantes de la vida financiera, demográfica, cultural y política; y es uno de los lugares ecológicos y ambientales más importantes para el Valle de México, el llamado ex lago de Texcoco.

1.2.- El problema

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

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

1.2.1 Contenido del problema

Durante el presente trabajo surgen distintas interrogantes entre las que se menciona ¿Qué tan conveniente era construir un aeropuerto en esta zona del Valle de México? ¿Se trataba de construir megaproyectos urbanos para beneficio de algunos cuantos? o ¿Los habitantes de Texcoco y Atenco se beneficiarían con proyectos urbanos?

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

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

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

1.3.- Los contenidos de la tesis

En la presente investigación se analizó el Proyecto del Aeropuerto en la zona de Texcoco, la forma como fue presentado a los pobladores de la región y la situación de tensión y posterior conflicto que surgió al conocerse los términos del decreto expropiatorio. Por lo anterior es indispensable reflexionar sobre las distintas dimensiones que abarca el problema: la jurídica, la técnica, la urbana, la económica, la política, la social y la ambiental. En cada una, la intervención de los distintos actores sociales, políticos, privados con sus argumentos, participan tanto a favor como en contra de la posible instalación del aeropuerto.

Al inicio del trabajo se aborda la importancia que adquiere el movimiento social que genera el megaproyecto urbano. Una es cómo se articula este movimiento con las distintas demandas sociales. Probablemente, fue el movimiento social más importante del sexenio de Vicente Fox Quesada, donde el tema de la tierra y la posible afectación a distintos núcleos agrarios, generó una "nueva" relación

con distintos actores tradicionales, nuevas relaciones en pro de la defensa del espacio de lo local y de un activismo político particular, inserto en un proceso de globalización y de modernización continua del Estado-Nación.

Luego, se analizan las características urbanas, sociales y ambientales de la zona de estudio; así mismo, se explica la relación entre esta zona y el área metropolitana de la Ciudad de México. Se consideran los elementos urbanos y los antecedentes históricos de la zona de estudio, la importancia que ha adquirido la conurbación, el papel del municipio metropolitano, la tensión y contradicción que se experimenta en la ciudad y la periferia de la Ciudad de México, así como su dependencia con la infraestructura y desarrollo urbano del centro del país; se describen también los grandes efectos de la concentración urbana, la pobreza, la marginación, los flujos migratorios, los diversos problemas de ordenamiento territorial, y las distintas formas de propiedad y uso de suelo. Además, se analizan los recursos naturales de la zona, así como también la contaminación atmosférica, las condiciones meteorológicas, la calidad del aire, las políticas urbanas y ambientales, el papel de las instituciones y autoridades en materia ambiental.

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

También se presenta un resumen de la vida política y social de estos municipios, donde la influencia política de la capital del país y de los partidos en el poder es notoria y no se pueden excluir las decisiones de los gobiernos locales a lo que sucede en sus partidos políticos. Se presenta una real influencia en la toma de decisiones, las distintas fuerzas políticas que han transformado el tejido y la conformación de cada municipio. Muchos analistas e investigadores consideran que el Estado de México representa un laboratorio político-electoral y puede ser indicativo de las tendencias electorales en las próximas elecciones del año 2006.

Se efectúa un análisis resumido de las gestiones de cada presidente municipal en el periodo de 2000-2003, documentado en los informes entregados a los ciudadanos; se analizan sus finanzas, sus principales obras y la actividad

urbana-ambiental más destacada por los mismos ediles, que representan a las distintas fuerzas políticas.

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

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

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

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

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

Se analiza el caso del Ejecutivo Federal, pues tiene facultades constitucionales en la construcción y operación de un aeropuerto. El estado tiene la facultad de velar por el libre tránsito de las mercancías y personas y no se puede limitar su

tránsito aéreo o terrestre a un territorio o a un espacio físico. También el Ejecutivo Federal tiene facultades relacionadas con la regularización, construcción, operación y administración, vigilancia y demás actos relacionados con las vías de comunicación; y todo lo demás relacionado con la construcción de aeródromos civiles. Otro de los actores involucrados fue el ejecutivo estatal, y el jefe de gobierno de la Ciudad de México quien expuso una opinión contraria a la construcción del aeropuerto en Texcoco. También se considera el papel del gobernador del estado de Hidalgo, el cual promovió la opción Tizayuca como la más viable y ofreció en los medios publicitarios su proyecto como aquel que ofrecía mejores opciones económicas y ecológicas, así como de menor impacto social y regional.

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

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

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

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

En la investigación se describen las etapas y puntos de tensión más importantes de la propuesta del megaproyecto urbano; con el objetivo de contribuir a la mejor comprensión del movimiento que se desarrolló antes y después del decreto de expropiación en los territorios de Atenco y Texcoco. El asunto del aeropuerto en Texcoco presenta una percepción más allá de un beneficio económico, pues para muchos es un asunto sociológico y cultural,

donde la preservación de sus identidades comunitarias es de lo más importante.

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

1.4.- *El Diseño de la Investigación*

1.4.1 *Objetivos*

1.- Precisar acerca del Proyecto del Aeropuerto en Texcoco, la manera en que se desarrolló el conflicto social, la participación de los distintos actores y las múltiples dimensiones (jurídica, social, económica, política, ambiental) que comprende este tipo de trabajos.

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

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

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

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

1.4.2 *Las tres principales hipótesis son las siguientes:*

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

2.- Los movimientos sociales que se oponen a la construcción de un megaproyecto urbano despliegan una acción conflictiva, entre actores que son

portadores de intereses diferentes e incluso contrapuestos, identificándose tensiones institucionales y protestas movilizadoras.

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

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

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

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

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

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

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

En la parte de las características ambientales de la zona se analizan distintas dimensiones donde interactúan los diversos procesos económicos, sociales, de desarrollo urbano con disponibilidad de recursos naturales; fundamentalmente se describe uno de los grandes problemas que es el recurso agua para la

ZMCM y los municipios estudiados. También se analizan las condiciones meteorológicas, las cuales tienen que ver con la calidad del aire y la relación con la contaminación ocasionada en gran parte por los vehículos automotores y la industria cercana a la gran ciudad.

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

1.5.- *El método*

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

Las dimensiones de análisis de este macroproyecto son: 1) lo técnico, 2) lo jurídico, 3) lo político, 4) lo social, y lo 5) lo ambiental.

La utilización de un caso de estudio, permite una mejor comprensión en la investigación social, urbana, técnica, política y es considerada una estrategia y herramienta metodológica útil que pone énfasis en los actores y en el proceso desarrollado. Es una forma de organizar información, sin perder el carácter de un todo del objeto social que se estudia; es decir, es una propuesta flexible que trata de articular la experiencia de los actores y los procesos involucrados. Poseer recursos metodológicos como el *caso de estudio*, permite que la investigación privilegie la manera y el mecanismo de abordar el tema, ya que de lo contrario se puede llegar a no concretar una metodología que sirva de sustento teórico en todo trabajo académico.

Son asuntos de análisis que le permiten al investigador comprender fenómenos sociales no cuantificables o que se refieran a una estadística oficial; el municipio, en el último decenio, se ha convertido en un gran escenario de la vida política y de representación ciudadana; es donde se puede conocer de primera fuente los distintos problemas urbanos, sus alcances, limitaciones, de la organización pública que enfrenta e interactúa con una sociedad plural, conflictiva y heterogénea (Cabrero, 1996 y Ziccardi, 2001).

También se elaboró la propuesta de metodología en la realización y aplicación de entrevistas en los municipios motivo de la investigación, instituciones del ámbito local, estatal; también se aplicó a distintos actores involucrados en el proyecto del aeropuerto en la región Texcoco. Se entrevistaron distintos

personajes que participaron en el proyecto del aeropuerto, así como las razones a favor o en contra que generó el citado proyecto aeroportuario, mismas que aparecen en el presente trabajo.¹

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

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

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

2.1- Las características de los movimientos sociales

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

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

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

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

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

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

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

2.2 *La naturaleza de los movimientos sociales*

La identidad, la oposición y la totalidad son elementos que Alain Touraine⁴, considera en el análisis conceptual que ofrece para la comprensión de los movimientos sociales. Los conflictos, se sitúan en un mismo campo. *Los adversarios hablan siempre el mismo lenguaje*, sin el cual no podrían debatir y combatirse.

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

ii) *El principio de oposición*, un movimiento no se organiza sino a partir de que puede nombrar a su adversario, pero su acción no presupone esta identificación. *El conflicto hace surgir al adversario*, forma la conciencia en presencia, sólo se puede hablar de principio de oposición si el actor se siente

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

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

enfrentado con una fuerza social general en un combate que ponga en entredicho *orientaciones generales de la vida social*. En Atenco, el principal adversario es el gobierno federal, la SCT en particular.

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

iii) *El principio de totalidad* no es sino el *sistema de acción histórica* cuyos adversarios, situados en la doble dialéctica de las clases sociales, se disputan el dominio. No existe un movimiento social que se defina únicamente por el conflicto. Todos poseen lo que se denomina *principio de la totalidad*. Atenco se inscribe en las luchas de los sectores populares en defensa de su calidad de vida.

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

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

Los movimientos sociales reflejan la expresión directa e indirecta del conflicto de clases, pero es importante señalar que este caso es una lucha comunitaria, de localidades más que una expresión de clase. Su forma depende del estado del sistema político y de la organización social. Pero cuando se estudia la variación de estas formas, no hay que olvidar que los movimientos sociales tienen su razón de ser y se constituyen en el nivel de las relaciones de clase.

En el caso de Atenco se puede identificar un movimiento regional, social, que recibe una mayor cobertura y difusión porque su lucha está vinculada al espacio de lo local, pero también por la defensa de algo “muy delicado” como es el asunto de la posesión de la tierra en la zona metropolitana de la Ciudad de México.

2.3 *Los nuevos movimientos sociales*

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

El cambio en los nuevos movimientos sociales como el caso que se presentó por la posible construcción e instalación del aeropuerto en Texcoco, la diferencia es más de fondo que de forma, porque los nuevos o emergentes movimientos sociales del inicio del siglo XXI en México combinan elementos al relacionarse diferentes demandas, antes no consideradas; así se encuentra que el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, tiene en su movimiento una vuelta al pasado,⁶ tal vez a nuevo conservadurismo, reivindicando otros valores, valores que pueden ubicarse como locales, de cultura, de arraigo frente a los programas del Estado, de formas de vida relacionadas con un pasado; donde lo moderno y lo global no necesariamente se encuentra asociado a una lucha campesina o ejidal.⁷

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

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

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

⁷ Ibid.

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

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

Así no por ser nuevos no tienen mucho de otros del pasado; además, un movimiento particular puede cambiar sus valores con el transcurrir del tiempo acercándose al tipo ideal opuesto. Lo que es nuevo es que los valores que eran débiles o estaban ausentes en el pasado, están ahora incorporados en movimientos que eran inexistentes, con la excepción de las asociaciones vecinales, las cuales poseen más elementos de los antiguos movimientos.

Estos movimientos no caen dentro del modelo tradicional del grupo de interés de la política. Los grupos de interés más convencionales se dedican a demandas economicistas, por lo general materiales por naturaleza, que intentan obtener del Estado. Por el contrario, los movimientos sociales nuevos se enfocan en gran medida a las relaciones sociales, al punto a veces de ser apolíticos (Waiwaring, 1985:39).

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

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

⁸ Waiwaring , Ob. Cit. p. 39-40.

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

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

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

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

Las preguntas anteriores tienen como objetivo presentar una reflexión mayor del sistema político mexicano, frente a las insuficiencias analíticas en el caso de Atenco y de la posible construcción de un aeropuerto, el cual se ha presentado de manera simple, y en todo caso sin la explicación y comprensión de los distintos actores (sociales, locales, estatales) y las distintas dimensiones (jurídica, ambiental, económica, urbana y técnica) que dan cuenta de las condiciones estructurales de la sociedad mexicana.

2.4 El gobierno local y los megaproyectos urbanos

El término gobierno local se refiere en gran medida a los municipios. Algunos investigadores y académicos utilizan indistintamente el término municipio con el de gobierno local y ayuntamiento. Al revisar la Controversia constitucional que presenta el Ayuntamiento de Texcoco contra el poder Ejecutivo Federal, por el asunto del aeropuerto en su territorio, se menciona la diferencia entre

ayuntamiento y municipio desde la dimensión jurídica.⁹ Lo importante es que se trata de la instancia de gobierno más próxima a la ciudadanía.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los estudios que se refieren al municipio, a las grandes ciudades y zonas metropolitanas del siglo XX, y del inicio del nuevo milenio, consideran que existe un proceso de transformación histórica estructural que experimentan las sociedades modernas. Los temas de lo local y su estrecha relación que puede guardar con lo global, con las distintas formas de participación ciudadana; permiten analizar los grandes proyectos urbanos desde una perspectiva no tan sólo de gobierno central planificador de los asuntos urbanos, sino también a partir de los grandes paradigmas que existen en torno al tipo de desarrollo que se puede articular entre lo local y lo regional, entre la autonomía e identidad de un pueblo o de una localidad de un estado-nación. (Castells, 1999; Ziccardi, 1997).

La gestión ¹⁰ que realiza el gobierno local es otro elemento de sus facultades; la gestión local comprende diversas dimensiones o esferas, donde lo cualitativo y lo cuantitativo corresponde a las funciones que tienen los gobernantes, la gestión tiene como uno de sus objetivos responder a un mandato de la comunidad. La gestión del gobierno local abarca varias dimensiones: a) territorial, b) espacial, c) económica, d) social, e) ambiental, f) político e institucional y g) cultural. Pueden existir otras esferas de gestión, pero estas son las más importantes en cualquier gobierno que realiza una gestión.

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

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

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

2.5 Los megaproyectos urbanos

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

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

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

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

Para otros autores, los *megaproyectos* urbanos vienen acompañados siempre de polémica y conflicto social porque las autoridades y los inversionistas los proyectan, aprueban y ponen en marcha en función de sus intereses e ideologías con métodos autoritarios, sin tener en cuenta integralmente las necesidades colectivas de la ciudad y los ciudadanos. Pradilla (2002) considera

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

necesario tener en cuenta cinco aspectos en el tratamiento de estos grandes proyectos: 1) económico, 2) social, 3) patrimonial, 4) urbano y, como problema central, 5) la participación ciudadana.

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

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

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

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

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

Los *megaproyectos* implican elevados costos financieros pasados, presentes o futuros para la comunidad urbana, representados por inversiones en infraestructura vial, agua, drenaje y electricidad, mantenimiento de áreas verdes, etcétera, necesarias para su articulación a las redes maestras cuando son periféricos. Esta inversión la paga toda la ciudadanía en impuestos, beneficia sólo a los inversionistas y usuarios, es transferencia de subsidios colectivos a beneficio privado y desplaza necesariamente otras inversiones públicas para beneficio de sectores mayoritarios desprovistos de lo esencial. (Pradilla, 2002).

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

Las políticas urbanas deben orientarse hacia el logro de un desarrollo sostenible en términos sociales, económicos y medioambientales. Por ello deben articularse de manera provechosa y eficaz para incidir en las cuestiones de calidad de vida, sostenibilidad ambiental y derechos de los ciudadanos, tales como vivienda, empleo, transporte, educación, salud, ocio, participación, que caracterizan la vida de la sociedad. Los cambios en la sociedad implican nuevas formas de gobernabilidad. La multiplicidad de actores e intereses que intervienen en el panorama urbano implica una gestión compartida y participativa de lo público con el objeto de aumentar los recursos, la eficacia y la eficiencia en la prestación de los servicios públicos. (CIDEU, Ziccardi, 2002 s/p).

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

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

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

Capítulo 3. Antecedentes de la región

3.-Antecedentes históricos de la región

El gran valle de la Ciudad de México, es el resultado de siglos de evolución. México como lo conocemos, fue sufriendo diversas transformaciones sociourbanas, políticas, religiosas, ambientales, de participación social. Quienes habitamos en el Valle de México, no debemos olvidar que los fundadores de la Ciudad de México eligieron el sitio de su emplazamiento, tanto por razones mitológicas como por su excepcional naturaleza. Esta cuenca situada a una altura que le confiere un clima templado la mayor parte del tiempo, estuvo en el pasado rodeada de bosques, lagunas, y tierras fértiles; circundadas por una cordillera de montañas verdosas y volcanes nevados, el aire limpio, la gran cantidad de agua y el clima permitieron una gran civilización y posteriormente el crecimiento de una de las ciudades más asombrosas del mundo.

En los inicios del año 1522, inicia la construcción de una gran ciudad que posteriormente fue bautizada como *“muy noble, insigne, y muy leal e imperial Ciudad de México”*. Hacia finales de 1803, la Ciudad de México contaba con 157 mil habitantes y a 180 mil 1810. En los inicios del siglo XX, en 1990, la capital posee 345 mil habitantes e inicia un acelerado crecimiento urbano, que al final de los años ochentas se traduce en una de las principales ciudades del mundo con la integración territorial de una zona conurbada perteneciente al Valle de México, convirtiéndose en una de las regiones más grandes del planeta.

Desde el siglo XIX este valle perdió más del 95 por ciento de su superficie lacustre original, que antes de la desecación artificial de los lagos llegó a tener una extensión aproximada de 1,000 km², que en época de lluvias se duplicaba. Hasta la llamada Conquista, existían cinco grandes lagos: Xaltocan, Zumpango, Texcoco, Xochimilco y Chalco.

El crecimiento urbano propició la casi desaparición de los lagos en el Valle de México, en los cuales predominan los suelos de origen lacustre, con características edafológicas propias de la región. Durante este proceso, la Ciudad de México ha pasado por cuatro etapas de desarrollo, las cuales se describen a continuación.

Primera etapa: Crecimiento del núcleo central (1900-1930). En esta primera etapa de metropolitanismo, el área comercial aumenta su población residente en términos absolutos y relativos, así como la fuerza de trabajo que diariamente se dirige al centro; la principal característica de esta etapa, es el aumento de su población, ya que pasa de 345 mil, a 1 millón 49 mil habitantes en sólo 30 años, los cuales en conjunto constituían el 6.38 por ciento de la

población nacional, ocupando 86.06 km². En el Estado de México, no aparecía todavía un fenómeno importante de urbanización; al oriente de Chalco y Nezahualcoyótl, al poniente y norte de Naucalpan, Tlalnepantla y Cuautitlán existía una importante actividad agropecuaria, y no existían aún indicios de industrialización que transformaría esta región en los siguientes decenios.

Segunda etapa: Expansión periférica (1930-1950). En 1930, el Área Metropolitana de la Ciudad de México se limitaba únicamente a la Ciudad de México (los 12 cuarteles, posteriormente denominados Delegaciones).

Tercera etapa: Dinámica metropolitana (1950-1980). En 1950, la población seguía concentrándose en el Distrito Federal con 2 millones 872 mil habitantes, que representaban el 11.2 por ciento de la población nacional, en una superficie de 240.6 Km.

CUADRO 1

PRIMERAS ETAPAS DE CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE MEXICO.

Año	Población	Superficie	Porcentaje de población
1900	354,000 hab.	86.06 km ²	N/D
1930	1,049,000.00 hab.	86.06 km ²	6.38%
1950	2, 872,000.00 hab.	240 km ²	11.2%
1990*	17,000.00 hab.	4,140 km ²	17.6%

* Se considera que a partir de 1980 la ZMCM, incluye municipios del Estado de México
Fuente: SEDESOL, GDDF y EDOMEX, 2000.

Cuarta etapa: Megalopolización (1980 a la fecha). No obstante, desde los siglos XVI al XIX experimenta únicamente un lento crecimiento. Es durante el siglo XX en que se transforma de una pequeña cantidad de 345 mil personas en 1900 a un conglomerado metropolitano que abarca municipios del Estado de México de más de 17 millones de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. (Luna, 1992).

3.1 Los Gobiernos del Valle de México

Así, el Valle de México fue experimentando diversas formas de organización política y administrativa desde la Constitución de 1824 cuando se crea jurídica y administrativamente el Distrito Federal, como asiento de los Poderes Federales. Empieza una serie de contradicciones y problemas urbanos entre el Estado de México y el Distrito Federal, lo cual se trató de resolver con la "Ley", pero el poblamiento de la zona oriente del Estado de México continúa sin convenir programas o acciones conjuntas entre los diversos niveles de gobierno. Se va conformando un área física, geográfica, cultural, social y económicamente concentradora y centralizadora de servicios e infraestructura urbana, así como un tipo de articulación metropolitana y cambios territoriales

históricos en toda la periferia de la Ciudad de México y de su conocido Valle de México en su parte Oriente, que abarca a 37 municipios de esta región.

La Creación de la Comisión de Conurbación del Centro del País

“A pesar del crecimiento metropolitano durante los años cuarentas y cincuentas, es en 1970, con el entonces Presidente Luis Echeverría Álvarez, que se establece una de las primeras comisiones metropolitanas; posteriormente se modificó la Ley General de Asentamientos Humanos y el Plan Nacional de Desarrollo Urbano y se crea la Comisión de Conurbación del Centro del País (CCCP), a finales de los ochentas.

La Comisión de Conurbación del Centro del País dividió la región en dos partes para su tratamiento y atención:

a).- La Zona Metropolitana de la Ciudad de México, conocida por sus siglas ZMCM y,

b).- el resto de la región Centro del País.

Para los efectos de Planeación, se identificaron dos marcos de referencia para la ZMCM:

1).- Marco normativo que comprendía al Distrito Federal con sus 16 delegaciones y 55 municipios del Estado de México y uno del Estado de Hidalgo y

2).- Marco Funcional o Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM) que comprendía al Distrito Federal y a los 17 municipios del Estado de México conurbados en ese entonces”.

¹²

¹² Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos. *“Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México”*. Secretaría de Desarrollo Social, GDF, Edomex. México. 1999. Pág.

Existen diversas propuestas tanto económicas, ambientales, como políticas y territoriales, que han buscado revertir la dinámica centralista de la región centro del país, pero el peso de la Ciudad de México y su zona conurbada aún es determinante en el proceso económico, social, político y cultural del país.

3.2 Área Urbana y Zona Metropolitana de la Ciudad de México

El área urbana está constituida por el Distrito Federal, con sus 16 delegaciones y los 58 municipios del Estado de México y uno del Estado de Hidalgo. La zona metropolitana del Valle de México también incluye un número importante de municipios que presentan características rurales, pero que dada su localización, están sujetos a fuertes presiones de poblamiento.

La zona metropolitana, en cambio, se diferencia del área urbana *en cuanto a que su límite constituye un envoltente de la segunda y a que su forma es más regular, puesto que se construye de los límites de las unidades políticas o administrativas menores en que se divide el país: municipios y delegaciones, en el caso de la Ciudad de México.* Por ello la población de las zonas metropolitanas es, por lo general, mayor que de las áreas urbanas correspondientes ya que se consideran parte de los mismos municipios completos, con localidades mixtas o rurales. La superficie de la zona metropolitana puede ser bastante mayor que la del área urbana y depende del tamaño de los municipios.

Otra definición de la zona metropolitana es al decir: *“.....la extensión territorial que incluye a la unidad político-administrativa que contiene a la ciudad central, y a las unidades político-administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas, y que mantienen una interacción socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central y viceversa”*.¹³

Estas conceptualizaciones son importantes porque es en estos espacios y en estas sociedades donde pueden implementarse políticas de desarrollo económico y social, basadas en la cooperación y coordinación entre las diferentes autoridades locales. En estos territorios se da la mayor concentración de servicios y equipamientos urbanos y, por tanto, corresponde a las autoridades municipales buscar formas de gestión innovadoras que permitan mejorar la eficiencia y ofrecer una mejor calidad de vida (Ziccardi, Alicia. 2000).

¹³ Unikel, *Op.cit*, p 36.

3.2.1 La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)

Hace casi 30 años Unikel decía que la zona metropolitana del Valle de México se definía como el ámbito inmediato de influencia socio-económica y físico-espacial de la zona Urbana del Valle de México, por lo tanto, constituye un espacio de carácter estratégico para el ordenamiento urbano de la región. Limita al norte con el Estado de Hidalgo, al oriente con los estados de Tlaxcala y Puebla, al sur con el Estado de Morelos, al poniente con los municipios de Tepetzotlán, Villa Nicolás Romero, Isidro Fabela, Jilotzingo, Naucalpan, Huixquilucan, Villa del Carbón y el Distrito Federal (Unikel, 1976).

La zona urbana del Valle de México (ZUVM) se refiere al equivalente de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM); es una forma de urbanización en la cual la Ciudad de México crece hacia su periferia, en su parte oriente y norte, tiende a rebasar los límites político-administrativos, integrando delegaciones y municipios vecinos, tanto en términos físicos como socioeconómicos.

Así la ZUVM, es el resultado de un proceso de urbanización de la Ciudad de México sobre su periferia, incorporando nuevas áreas ya sea como zonas habitacionales, o como centros de actividad económica en los cuales la población se desplaza de manera cotidiana, lo cual conforma unidades político-administrativas contiguas, integradas social, política, económica y cultural. La continuidad urbana y el criterio físico-espacial es determinante en la misma conformación de la ZUVM.

Siguiendo a Iracheta, considera que la ZMVM, es más bien una megaciudad, la cual sigue concentrando y centralizando sus actividades productivas y desarrollándose, revelando los problemas complejos que tienen que enfrentar y que se han acumulado y agudizado de tal forma que difícilmente se les ve solución bajo las políticas que hasta ahora han aplicado sus planificadores y gobernantes (Iracheta, 2001).

Asimismo, se considera que en la ZMVM habitan más de 20 millones de habitantes, con una tasa promedio de 3.3 por ciento anualizada; lo cual representa el 31 por ciento de la población del país. (ONU; Perspectiva de crecimiento urbano, Nueva York, 1991).

La definición de INEGI refiere a...una unidad geográfica, se acepta, en términos generales, que el área urbana comprende a la Ciudad central más el área contigua edificada, habitada o urbanizada con usos del suelo no agrícola y que presenta continuidad física en todas las direcciones hasta ser interrumpida en forma notoria por terrenos de uso no urbano como bosques, sembradíos o cuerpos de agua. Esta unidad territorial es la que contiene dentro de sus límites el máximo de población que se puede calificar como urbana, desde los puntos de vista geográfico, social y económico, excepto el político o administrativo. Por la misma razón, la envolvente de este conglomerado humano y físico generalmente no coincide con el límite político-administrativo de la ciudad, observando una forma irregular, por lo que frecuentemente se le denomina

<mancha urbana>. ¹⁴ Esta definición se aplica al área urbana de la Ciudad de México. (AUCM).

Los estudios del Gobierno de la Ciudad de México, de la Secretaría de Desarrollo Social y del Gobierno del Estado de México coinciden que la ZMVM comprende un total de 49 unidades político-administrativas: 16 delegaciones del Distrito Federal, 32 municipios del Estado de México y el municipio de Tizayuca en el Estado de Hidalgo; ver el siguiente cuadro.

CUADRO 2

UNIDADES POLÍTICO-ADMINISTRATIVAS DE LA ZONA URBANA DEL VALLE DE MÉXICO. (ZUVM) 2000.

DISTRITO FEDERAL	ESTADO DE MEXICO	ESTADO DE MÉXICO
Azcapotzalco, Coyoacán	Acolman, Amecameca	Apaxco, Atenco, Atlautla
Cuajimalpa, Gustavo A. Madero	Atizapán de Zaragoza	Axapusco, Ayapango
Iztacalco, Iztapalapa	Coacalco de B, Cocotitlán	Coyotepec, Cuautitlán, Chalco
Magdalena Contreras	Huixquilucan, Isidro Fabela	Ixtapaluca, Jaltenco, Jilotzingo
Milpa Alta, Álvaro Obregón, Tláhuac	Juchitepec, Melchor Ocampo	Naucalpan de Juárez, Nezahualcoyótl
Tlalpan, Xochimilco, Benito Juárez	Nextlalpan, Nicolás Romero	Nopaltepec, Otumba, Ozumba
Cuauhtémoc	Papalotla, Los Reyes la Paz	San Martín de las Pirámides
Miguel Hidalgo	Tecámac, Temamatla	Temascalapa, Tenango del Aire
Venustiano Carranza	Teoloyucan, Teotihuacán	Texcoco, Tezoyuca
	Tlalmanalco, Tlalnepantla de Baz	Tultepec, Tultitlán
	Chiautla, Chicoloapan, Chiconcuac	Chimalhuacán, Ecatepec, Ecatepec, Ecatepec, Ecatepec
	Huehuetoca, Hueyopxtla	Villa del Carbón, Zumpango
	Cuautitlán Izcalli	Valle de Chalco
MUNICIPIO DE HIDALGO	Tizayuca	

Fuente: SEDESOL, EDOMEX Y GOBIERNO DEL D.F. 2000.

¹⁴ Instituto Nacional de Estadística e Informática. *Ob. Cit.* Pág. 294.

3.3 Conurbación

El término conurbación se refiere al fenómeno de expansión de un área urbana determinada (en este caso la Ciudad de México) que absorbe física y funcionalmente localidades relativamente próximas a ella, por lo que se trata de la unión de dos o más áreas urbanas pertenecientes a distintas jurisdicciones político-administrativas. En México, el reconocimiento del fenómeno de conurbación entre dos o más centros urbanos localizados en territorios municipales de dos o más entidades federativas que formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, es reglamentado por el artículo 115 Constitucional. Se considera municipio conurbado aquel en el que cuando menos una de sus localidades esté conectado directamente con otro municipio previamente conurbado a la ciudad central.

Un concepto diferente de zona conurbada el publicado en *Diario Oficial de la Federación* el 6 de octubre de 1976, el cual considera que la zona conurbada comprende la Ciudad de México, 54 municipios del Estado de México, 4 de Hidalgo, 13 de Puebla, 9 de Morelos y 6 de Tlaxcala. La gran región sería teóricamente regulada por una comisión de conurbación, en la que estaban representados todos los gobiernos de las entidades involucradas, incluyendo al Distrito Federal (Cisneros, Armando, 1993).

La periferia urbana no sólo significa la expansión urbana, sino también una zona donde se realizan procesos sociales y espaciales propios de las actividades rurales. De esta manera es el principal referente para explicar la expansión urbana, pero al mismo tiempo -particularmente en los últimos años-, limita el crecimiento de la ciudad. (Cruz Rodríguez, 2002).

El crecimiento de la ciudad en las últimas dos décadas se refiere en gran medida a la conurbación de los municipios mexiquenses, que se van a incorporar a la Ciudad, principalmente aquellos que se encuentran en la periferia en el oriente, sur y norte.

Según comenta Soledad Cruz R... "las características de la expansión urbana en la periferia muestra procesos interesantes: el 58% se dio a partir de la formación de colonias populares; el 20% se llevó a cabo a partir de pueblos conurbados; la ciudad creció fundamentalmente en tierras de propiedad privada (63%), mientras que el 27% se dio en tierras ejidales; y finalmente se da un proceso de urbanización que absorbe de manera indiscriminada una gran cantidad de suelo, que no necesariamente se incorpora al área edificada del total de la superficie que forma la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Estos datos muestran que el crecimiento reciente de la gran zona metropolitana de la Ciudad de México tiende a formar un espacio periurbano complejo, en el que si bien se observa una presencia importante de los procesos urbanos, como la urbanización popular, también tenemos de manera significativa la presencia de figuras y actores <tradicionales> que han caracterizado el espacio rural y que ya están incorporados a la ciudad." (2002)

Llama la atención el crecimiento urbano de los pueblos y la permanencia significativa de la propiedad ejidal. Estos elementos permiten pensar que en

esta zona se presentan procesos complejos en los que la dimensión urbana y rural están diferenciadas pero también relacionadas entre sí.¹⁵

La expansión urbana de la Ciudad de México ha producido nuevos territorios que se fueron integrando paulatinamente a la llamada Área Urbana de la Ciudad de México; desde la década de los años setentas, la ciudad superó los límites del Distrito Federal, inicialmente por el norte y posteriormente por el este, dando lugar a un fenómeno de periurbanización mediante la formación de nuevas entidades territoriales: barrios, colonias y fraccionamientos que se fueron incorporando al ámbito metropolitano o bien, surgieron al amparo de un crecimiento intensivo de la capital (Hiernaux, 2000).

Los nuevos espacios, colonizados a expensas de antiguas tierras agrícolas o de áreas de escasa calidad para las actividades agropecuarias, han permitido el asentamiento de millones de personas, tanto de aquellos de altos ingresos que buscan en la periferia una <vida tranquila>, condiciones de calma y mejor calidad de vida en amplias residencias, como también de los extensos contingentes de migrantes que, saliendo del campo, han alimentado el crecimiento sostenido de la ciudad (Hiernaux *et al*, 2000).

Pedro Moctezuma considera que los problemas de la conurbación del área metropolitana de la Ciudad de México se complejizan en la medida en que ésta se extiende sobre dos entidades distintas, con régimen de gobierno diferente y problemas propios. La conurbación ha significado que los problemas metropolitanos se trasladen hacia el Estado de México. La irregularidad en la tenencia de la tierra, la venta clandestina de suelo, las carencias de servicios públicos, las malas condiciones de salud, y los problemas de abasto, etc., son estructuralmente más graves en el Estado de México que en el Distrito Federal (Moctezuma, 1994).

No obstante, aunque los habitantes del área conurbada, bajo la jurisdicción del Estado de México tienen derechos ciudadanos para elegir autoridades estatales y municipales, sufren por otro lado de abundantes trabas objetivas para una gestión urbana democrática. Los niveles de ignorancia y miseria en las zonas populares, la falta de ductos abiertos a la participación social, la corrupción y el autoritarismo ofrecen una perspectiva general más oscura que el propio Distrito Federal.

Se puede decir que la conurbación también significa otra cara de la jurisdicción entre distintas entidades de la República. Pero en la zona oriente limítrofe con el Distrito Federal se puede observar cómo son independientes política y administrativamente, participan de los servicios públicos impartidos por el DF, tal es el caso de los servicios de agua y energía eléctrica, tránsito y en general de los aspectos urbanos más importantes.

¹⁵ Cruz Rodríguez, *Ob.cit.*, p. 14

3.4 Municipio metropolitano

Son aquellos municipios conurbados o periféricos a una ciudad central que forman parte de una zona metropolitana. En los mismos se realizan diferentes tipos de actividades industriales y de servicios, inclusive actividades agrícolas de subsistencia. Para muchos trabajadores es el lugar en el que han autoconstruido precarias viviendas en las que viven con sus familias, pero están obligados a trasladarse diariamente a sus lugares de empleo localizados en la ciudad central, por lo que pierden muchas horas, energía y dinero en el transporte.¹⁶

Desde una perspectiva territorial cabe distinguir también entre los municipios que forman parte del área urbana y los que se localizan en la zona metropolitana. Los municipios metropolitanos presentan una población superior a 100 000 habitantes (Ziccardi, 2000).

La metropolización del oriente tiene sus antecedentes en la *Metropolitización del Valle de México*, la cual experimentó un proceso de crecimiento sin precedente, tanto de la población, como en la expansión de su territorio. Las causas son múltiples y obedecen a las políticas seguidas desde los años cuarentas y cincuentas, la que permitió un crecimiento y desarrollo industrial con condiciones para un tipo de empleo fincado en los servicios y el comercio para un nuevo crecimiento de la población en esta región que superaba las tasas de 3.4 por ciento.

...La Ciudad de México en esos años estaba limitada al área del Distrito Federal y los municipios del Estado de México, como Tlalnepantla, Naucalpan y las delegaciones de Azcapotzalco y Gustavo A. Madero, reciben inversiones importantes para la industria, hace que paulatinamente la conurbación se dé entre esos municipios y las delegaciones antes mencionadas. Las medidas de restricción a nuevos fraccionamientos en el Distrito Federal y de un proceso de ocupación irregular por parte de los pobladores de escasos recursos, principalmente en el oriente del Estado de México y en municipios como Nezahualcoyótl, Ecatepec, Chimalhuacán y más reciente en el llamado Valle de Chalco Solidaridad así como en delegaciones de Xochimilco, Tlalpan y Magdalena Contreras. Alterando el uso del suelo, cuya actividad fundamental era la agrícola, pecuaria.¹⁷

En la actualidad la expansión de la ciudad al oriente del Valle de México, se da manera irregular en toda la periferia; la complejidad creciente de este proceso afecta a millones de pobladores de esta región; toda la región oriente del Estado de México ha experimentado diversas formas de organización política y administrativa, desde la misma promulgación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de las constituciones del Estado de México y el Distrito Federal.

¹⁶ (Cfr. IIS/UNAM;2000:16)

¹⁷ Gobierno de la Ciudad de México, SEDESOL, Edomex. México. "Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México." México, 1999. Pág. 22-24

3.5.- Principales características sociales y urbanas

A mediados de los años setentas y principios de los ochentas, la Ciudad de México y la Zona Oriente del Valle de México sufrieron una serie de efectos socioeconómicos importantes, producto de la concentración y centralización capitalista poco planificada. En esta región se puede comprobar cómo se utilizó la infraestructura existente gestándose una desigualdad en el desarrollo espacial de una región (La ciudad central y su zona metropolitana) creando una hiperconcentración o la "megalópolis". De esta manera se perfiló un desarrollo desigual en la aplicación de recursos económicos, sociales, que modificó las relaciones de las fuerzas productivas y alteró los ecosistemas, diferenciando las regiones urbanas y rurales de manera significativa.

Hablar del oriente del Valle de México es considerar una región del país, aunque pertenece a una sola entidad; es pensar en una cuenca cerrada de manera natural, además físicamente se divide en tres subregiones: La parte sur de Chalco, la parte central de Texcoco y la parte norte de Temascalapa, que abarca los 37 municipios que a continuación se citan:

- | | |
|---------------------|---------------------------------|
| 1. Acolman | 20. Tecámac |
| 2. Atenco | 21. Teotihuacan |
| 3. Amecameca | 22. Tepetlaoxtoc |
| 4. Atlautla | 23. Texcoco |
| 5. Axapusco | 24. Chicoloapan |
| 6. Ayapango | 25. Jaltenco |
| 7. Coacalco | 26. Nextlalpan |
| 8. Chiautla | 27. Nopaltepec |
| 9. Chiconcuac | 28. Otumba |
| 10. Cocotitlán | 29. San Martín de las Pirámides |
| 11. Chalco | 30. Ozumba |
| 12. Chimalhuacán | 31. Tezoyuca |
| 13. Ecatepec | 32. Temascalapa |
| 14. Ecatzingo | 33. Juchitepec |
| 15. Ixtapaluca | 34. Temamatla |
| 16. La Paz | 35. Tenango del Aire |
| 17. Nezahualcóyotl | 36. Tepetlixpa |
| 18. Valle de Chalco | 37. Tlalmanalco |
| 19. Papalotla | |

Estos municipios tienen una superficie cercana a los 4,000 Km.², que representa el 17 por ciento total de la entidad mexiquense e incluye a más de 653 localidades de las cuales 86 son urbanas y 567 rurales. (Rébora, 2000). En 1995, la población en esta región alcanzó 5.35 millones de habitantes que correspondió al 44% del total estatal y al 31% de la Zona Metropolitana (ZMCM). En el periodo de 1990-1995 la región oriente del Valle de México creció a una tasa promedio anual de 3.43 por ciento, 0.26 por ciento arriba del promedio estatal y 1.1 por ciento por encima del promedio nacional siendo el área metropolitana con mayor crecimiento demográfico. Según el Consejo Estatal de Población, el oriente del Estado de México, superará los 8.34 millones de habitantes en el 2005. En el año de 1950, el Estado de México tenía 1.4 millones de habitantes y ocupaba el séptimo lugar entre las entidades federativas; en 1990 su población ascendió a 9.8 millones, con lo que se situó como el más poblado del país; en el año 2000 la población del Estado de México era de 13.1 millones de habitantes. Según proyecciones del Consejo Estatal de Población, para el 2004 la población superó los 14.4 millones de mexiquenses y para finales del 2004 pasará a 14.6 millones de habitantes en el Estado de México, de tal manera que este es un panorama de la población en el Estado de México. La tasa de crecimiento es de 2.02 por ciento promedio; si esta tendencia se mantiene para después del 2005, se espera una población de 15.31 millones de mexiquenses, con lo que sería el asentamiento urbano más importante del país, con un crecimiento poblacional creciente dadas las características de servicios y empleo que se demandan en esta entidad.

3.5.1 Características socioeconómicas

En el 2001, la proporción de población que no nació en territorio mexiquense se sitúa en 38.6 por ciento. De los inmigrantes, 59.7 por ciento tienen como procedencia el Distrito Federal, seguidos de Puebla con 5.8 por ciento; Hidalgo y Oaxaca con 5.1 por ciento; Veracruz 5.0 por ciento; Michoacán 4.6 por ciento; Guanajuato 3.4 por ciento y Guerrero 2.5 por ciento, principalmente. Ixtapaluca se convirtió en el municipio del oriente de Valle de México con mayor atracción durante el último lustro-1995-2000, ya que del total de población que ingresó al Estado de México, 20 de 100 residentes son inmigrantes en este municipio. Destacan también con un crecimiento urbano significativo, los municipios de Valle de Chalco, Temamatla y Chimalhuacán, todos en la zona de estudio; ver el siguiente cuadro.

CUADRO 3

PORCENTAJES DE INMIGRACIÓN AL ESTADO DE MÉXICO

ESTADO DE ORIGEN	%
Población que no nació en el Edomex	38.6
Distrito Federal	59.7
Puebla	5.8
Hidalgo y Oaxaca	5.1
Veracruz	5
Michoacán	4.6
Guanajuato	3.4
Guerrero	2.5
Fuente: Consejo Estatal de Población, 2000	4.6

En el oriente del Valle de México, del total de crecimiento 53 por ciento es atribuible al crecimiento social y de éste casi el 57 por ciento corresponde a población que proviene del Distrito Federal; es decir, la mayoría de la población no es oriunda del Estado de México.¹⁸

Se estima que en la región oriente se concentra más del 43 por ciento de la población económicamente activa del Estado; la mayor parte, entre 50 y 55 por ciento se dedica al sector terciario; el 36 por ciento al secundario y tan sólo el 4 por ciento al primario, con una economía dedicada a los servicios o asociada al desarrollo urbano, si bien la mayor parte de su territorio podría ser de uso agrícola, pecuario y/o forestal. Los municipios cercanos a la Ciudad de México o que son considerados como parte de la zona metropolitana son los que más población económicamente participan con un ingreso fijo. En la región sur-oriente del Estado fundamentalmente su actividad es agrícola, pecuaria, forestal y de servicios, con menor densidad de población que aquellos municipios de la región centro-oriente y del norte del Valle de México, cuya actividad industrial y de servicios es más significativa.¹⁹

Recordemos que de los 124 municipios mexiquenses, 37 pertenecen a la región oriente del Estado, ubicados geográficamente en el conocido Valle de México. Aproximadamente la mitad de la población total del Estado, es decir, el 43 por ciento de la Población Económicamente Activa (PEA) y el 50 por ciento del total de los establecimientos son agropecuarios, industriales, comerciales y de servicio. La región oriente produce aproximadamente el 25 por ciento del PIB estatal y el ofrecimiento de empleo es deficiente, no superando el 28 por ciento de su población en edad de trabajar, a la que anualmente se suman importantes grupos de personas en edad y condiciones de trabajar.²⁰

¹⁸ INEGI. Censo de Población y Vivienda 2000, Consulta en Internet.

¹⁹ INEGI, Resumen de Censo Económico- Estatal. Edomex. 2000.

²⁰ Rébora, *Ob. Cit.* Pág. 37

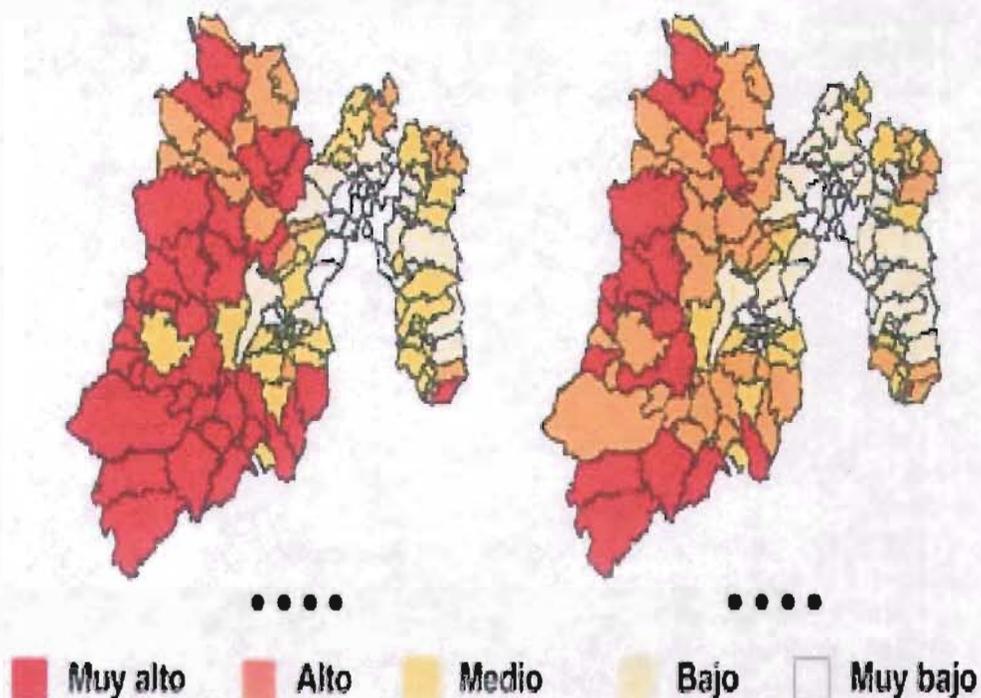
En esta zona la creciente inseguridad ciudadana se asocia también con la ruptura de los arreglos institucionales de todo tipo; el comercio callejero no sólo se ha adueñado de los espacios públicos instalando diariamente cientos de miles puestos ambulantes, sino que cada vez más se aprecia la presencia de productos de contrabando en el mejor de los casos, robada, en los mercados de esta zona del Valle de México. El transporte público es un verdadero desastre, o como dijera Iracheta, un asunto político de lo más “caliente”, no sólo por la mínima calidad y seguridad que ofrece el sistema, sino porque se ha salido del control del gobierno desde hace algún tiempo al grado que los líderes transportistas en mayor medida que las autoridades locales, planifican y detentan el poder en ese sector (Iracheta, 2003).

3.5.2 Pobreza y marginación

En términos de bienestar social se considera que la marginación es baja, con supuestas mejores condiciones que el promedio de la entidad en su conjunto. En la región oriente el 11 por ciento de la población de sus municipios presentan altos grados de marginalidad, contra el casi 40 por ciento de los municipios de la entidad. Así, la región cuenta con 6.3 por ciento de población analfabeta y el Estado con casi el 9 por ciento, ver siguiente gráfica.

GRÁFICA 1

**GRADO DE MARGINACIÓN
ESTADO DE MÉXICO**



Fuente: Cálculos propios del COESPO con información del INEGI.2000. Censo General de Población y Vivienda de 2000.

La gráfica anterior muestra que la mayor marginación de la entidad se encuentra en el poniente y norte del Estado. La principal industria se ubica en los municipios cercanos a la gran ciudad y son considerados parte de la zona metropolitana de la Ciudad de México; la región cuenta con empresas que son consideradas microempresas administradas de manera familiar, que son las que más empleo brindan, representan casi el 33 por ciento del total estatal. Los procesos de globalización, de libre mercado y sustitución de importaciones enfrentan una dificultad para comerciar diversos productos artesanales, pecuarios, etc. Como ejemplo se puede considerar el Municipio de Chiconcuac, con su industria textil dependiente del mercado artesanal y comercial de sus productos.

No obstante la posible baja marginalidad, la mayoría de sus habitantes no tiene ingresos suficientes, los niveles de desempleo y subempleo en la región tienden a incrementarse, pasando el desempleo abierto de 3.4 por ciento en 1990 a 7 por ciento en 1995. La economía informal es una constante en todos los municipios de esta región y se considera que aproximadamente más del 40 por ciento de la población en condiciones de trabajar y que habita en los municipios cercanos a la metrópoli se traslada para realizar actividades o empleo que genere algún ingreso.²¹ Según datos de INEGI, el 60 por ciento de la población de esta región recibe menos de dos salarios mínimos, es decir se encuentra en una situación de pobreza absoluta.²²

El Estado de México ha dedicado grandes esfuerzos a una política de combate a la pobreza y no a la recuperación del salario de los grupos de menor ingreso, con lo cual ni se atienden las necesidades de los más pobres y, por otra parte, se agudiza la tendencia a generar más pobreza, porque las unidades económicas ya asumieron como variable fija el control de los salarios, cuando menos desde el inicio de los años ochentas (Iracheta, 2003).

Se puede decir que la pobreza y la marginalidad en esta zona se asocia con la carencia de bienes y servicios, con la insatisfacción de necesidades básicas; La pobreza es testimonio de derechos humanos incumplidos, de falta de respeto a la dignidad humana, donde la pobreza también es cultural, en el sentido que refleja una estructura de valores, formas de relacionamiento social, apreciación y reconocimiento de ciertos niveles de vida (Boltvinik e Iracheta; 2003).

El proceso de urbanización es sin duda el más intenso que existe en el Estado de México y del país, en algunas ocasiones parece que no existe control, ni planificación; las necesidades de vivienda parecen inalcanzables, la industria crece y los servicios son insuficientes (transporte, agua, drenaje, energía eléctrica). La deforestación, el uso de suelo, los recursos naturales que cada día son menores se hacen complejos y la problemática económica, social y ambiental compromete un desarrollo para las futuras generaciones.

²¹ Consejo Estatal de Población, 2002.

²² INEGI. Censo económico del 2000. Características del Edomex.

En el oriente del Estado de México y en su ZMCM el reto continúa: la necesidad de que esta región ofrezca condiciones de vida adecuadas a sus pobladores, sin desconocer que las reiteradas crisis económico-financieras retrasan más las expectativas y aspiraciones por acceder a mejores niveles de vida. Las alternativas parecen poco congruentes por el desarrollo impulsado en esta región, la idea de que el modelo productivo sea capaz no sólo de incrementar la oferta de bienes y servicios así como establecer un desarrollo urbano con los beneficios a todos los niveles sociales y no a una minoría sin deteriorar las condiciones ambientales actuales.

Durante muchos años, en la región oriente del Estado de México y principalmente en aquellos municipios cercanos a la Ciudad de México, el crecimiento económico y la conservación ambiental así como el posible desarrollo “sustentable” parecen actividades incompatibles; existen avances parciales como la recuperación del ex vaso del Lago de Texcoco para proyectos productivos y ambientales, hace falta integrar aspectos ambientales a los económicos y sociales, lo cual permitirá abordar de manera más eficaz los problemas de deterioro ecológico asociado a un tipo de desarrollo. La característica que debe contemplar al desarrollo urbano en esta región es que se sitúa a un mismo nivel de prioridad a la superación de la pobreza y marginación, así como la preservación ambiental y el crecimiento económico que no comprometa la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus necesidades presentes, lo cual implica no subordinar un propósito al otro.

3.5.3 Uso de suelo

El desarrollo urbano tal vez más importante en nuestro país es posible ubicarlo en los años cincuenta y sesentas, producto primero de un gran crecimiento poblacional con tasas promedio que superaban el 4.5 por ciento; las constantes migraciones del campo a la ciudad no se detienen, como resultado del proceso de desarrollo económico y de la industria así como del olvido, atraso y de las políticas públicas emprendidas para el campo mexicano, que no fueron las más acertadas. Este proceso social, económico y cultural se refleja en la gran ciudad por las contradicciones del gran capital, de las fuerzas productivas así como de los medios y modos de producción que centralizaron las actividades en una región y en el Distrito Federal y su zona conurbada, hoy conocida como Zona Metropolitana de la Ciudad México (ZMCM).

De esta manera, el uso de suelo toma un sentido urbano, aquellas tierras destinadas al campo se convierten en tierras para la industria y la habitación, la gran demanda de la población que habitaba en el Distrito Federal busca nuevos lugares para instalarse y por acceder a lugares y sitios que ofrecieran mayores facilidades para la industria, el comercio, y la vivienda. En los años sesenta, la mancha urbana crece en toda la periferia de la Ciudad de México y se inicia la conurbación del llamado Valle de México así como de la región oriente del mismo valle.

Actualmente, el *uso del suelo* constituye un elemento muy importante como factor para el ordenamiento territorial debido a que en varias ocasiones son utilizados de manera inadecuada, aspecto que repercute en lo ambiental y en las condiciones de vida de la población. De mantenerse esta tendencia, se agudizarán problemas tales como la migración de la población de las zonas rurales hacia los centros urbanos en busca de mejores condiciones de vida, provocando en los lugares de origen el abandono de las tierras agrícolas y/o forestales con el consecuente decremento en la producción de alimentos y materias primas, y en los lugares de destino (generalmente las ciudades), desempleo, subempleo, surgimiento de problemas tanto económicos como sociales.

El uso inadecuado del suelo lo representan las zonas agrícolas en áreas con aptitud forestal que, por encontrarse en lugares con pendientes elevadas y/o tipos de suelo poco adecuados para este uso, no resultan productivos desde el punto de vista agrícola por sus bajos rendimientos. Además, por estar varios meses sin cobertura vegetal favorecen la erosión, reducen el volumen de agua que se filtra al acuífero, provocan la disminución y/o desaparición de especies animales y vegetales debido a la tala inmoderada de los bosques y generan por alteraciones climáticas.

Las explicaciones pueden ser variadas y se puede coincidir en lo fundamental con Alberto Rébora, quien menciona las siguientes:

1. Las costos crecientes de vivir en el Distrito Federal, combinados con la crisis económica que ha golpeado a los grupos de menores ingresos, a los que se suma la escasez real y especulativa del suelo que tiene como efecto la expulsión de la población en búsqueda de espacios más baratos donde asentarse y,
2. El hecho de que las áreas de expansión de la metrópoli se concentren mayoritariamente en los municipios metropolitanos del Estado de México, tanto en promociones de conjuntos habitacionales para grupos sociales de mediano y bajo ingreso, como en terrenos de tenencia o condiciones urbanas irregulares donde se han conformado enormes asentamientos precarios.

También Iracheta (2003) menciona el papel de esta zona en la *megaciudad*, donde la baja capacidad pública para hacer cumplir la normatividad urbanística y para regular el mercado de suelo, deriva en desorden generalizado en los usos y en la especulación y precios altos del suelo, por arriba de las tasas promedio de inflación. Con ello, los mercados de suelo informal y el precarismo urbano se están convirtiendo en la forma normal del crecimiento urbano por parte de las mayorías pobres.

Los suelos en esta región presentan diferentes características tanto en su uso agrícola como habitacional. Se podría considerar que en esta región existen tres subregiones para el adecuado estudio de la región a estudiar: La región norte, en la cual su uso de suelo está condicionado al desarrollo agrícola y al

paulatino crecimiento urbano con grandes planicies y pocas áreas boscosas; la región centro oriente, en la cual existen tanto suelos dedicados a la agricultura, como planicies de suelos lacustres, bosques, áreas dedicada a la agricultura de temporal y de riego; la región sur-oriente con bosques, suelos de tipo lacustre, planicie y llanura con una grande demanda de suelo urbano por parte de aquellas localidades que se encuentran cercanas a la Ciudad de México. Se puede considerar que en esta región el uso de suelo está relacionado con los depósitos de sedimentos, que formaron las tierras arenosas; los suelos han evolucionado de diversa manera dependiendo de cada región y el uso que se le brinde; existen tierras salinas cercanas al ex Lago de Texcoco, bosques en la región sur, tierras blancas y salinas de tipo entisoles. Algunas tierras cercanas al ex Lago de Texcoco no son propicias para la agricultura, y técnicamente poco recomendables para usos domésticos en virtud de su calidad de agua y salinidad no propios para una población (Moreno, 2001). La gran demanda de suelo con fines habitacionales, de comercio y de industria, plantea procesos de erosión aún no cuantificables, lo cual es evidente al observar el cambio del uso del suelo de agrícola a suelo urbano, en la mayoría de los 37 municipios de esta región oriente, particularmente en el Corredor Texcoco-Chimalhuacán-Nezahualcóyotl-Ixtapaluca-Valle de Chalco y Chalco. En muchas ocasiones sin los servicios y la adecuada planeación como lo es agua, drenaje, energía eléctrica y basura, entre otras.²³

3.5.4 Formas de propiedad

Se considera que aproximadamente 35 por ciento de la tierra en la región oriente es propiedad privada, ya sea al interior de los centros de población o pequeña propiedad agrícola o ganadera suburbana, en sus terrenos planos o en lomeríos que la circundan.

La tierra suburbana de propiedad privada es de mayor calidad agroecológica, en general, que la tierra ejidal. El Distrito de Desarrollo Rural Texcoco (DDRIII) tiene influencia en 25 municipios de la región oriente del Estado. Ver cuadro 4.

La tierra que se encuentra en forma de propiedad privada presenta tendencia urbana, con una demanda importante al no tener limitaciones en términos de ley para su comercialización y venta, derivado de los servicios con que cuenta.

En los ejidos aún se presentan grandes irregularidades debido a que muchas de estas tierras no son destinadas al uso agrícola, pecuario o forestal, sino que

²³ Pese a las investigaciones realizadas por instituciones como la Universidad Autónoma Chapingo, el Colegio de Postgraduados, la Universidad Autónoma del Estado de México, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el Gobierno del Estado de México y a las proyecciones sobre la recuperación y conservación de suelos que se realiza en esta región, el problema erosivo continúa avanzando sin un cambio importante para la región y sus habitantes.

muchas de las tierras son subarrendadas para fines comerciales, de servicios, en un régimen no especificado donde se encuentran talleres mecánicos, talleres industriales, tiraderos de basura, invasiones para usos habitacionales, gaseras, etc; incumpliendo las disposiciones jurídicas respecto al uso de suelo y de la misma tenencia de la tierra. Este caso puede observarse y comprobarse en el corredor Cuatitlán-Texcoco-Reyes-Chimalhuacán-Ixtapaluca, así como en el Valle de Chalco.

La propiedad privada que se encuentra cercana a la gran ciudad y que cuenta con vías de comunicación accesibles y servicios (agua y energía eléctrica) presenta un gran proceso especulativo, independientemente de sus características y formas de uso, ya sean agrícolas, forestales o de cualquier otro tipo; no se valora el impacto ambiental, ecológico o de desarrollo urbano, principalmente de aquellos destinados a la vivienda de interés social que promueven las grandes empresas constructoras (HIR, ARA, GEO, entre otras); además de la paulatina desaparición de la producción agropecuaria de la zona cercana a la Ciudad de México, así como la poca producción de las conocidas cuencas lecheras de Texcoco y Chalco, que se estima se redujo en más del 70 por ciento en las últimas dos décadas y cuyos terrenos se destinaron para fines habitacionales y comerciales.

En las tierras de propiedad privada se da un crecimiento informal de asentamientos; la presión demográfica, las reiteradas crisis económicas, la poca planificación llevada a la práctica, la escasa regulación y gestión gubernamental al llamado *Desarrollo Urbano* permiten que la especulación en la tierra le proporcione cierto beneficio a grupos dedicados a fraccionar terrenos, que se traducen en irregularidades nunca aclaradas por los municipios involucrados, el Gobierno del Estado o de las dependencias competentes en la materia.

CUADRO 4

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE EJIDOS Y COMUNIDADES AGRARIAS Y UNIDADES DE PRODUCCIÓN. ESTADO DE MÉXICO.								
Municipio	Ejidos y comunidades agrarias			Superficie de las unidades de producción rurales				
	núm. de ejidos y comunidades agrarias	núm. de ejidatarios y comuneros	Superficie ejidal (Ha)	Superficie total (Ha)	Régimen de tenencia ejidal %	Superficie de labor	Con actividad agropecuaria y forestal	Número de unidades de producción rurales
Atenco	6	2,329	4,822.5		27.2	20.3	96.1	2,092
Texcoco	36	5,671	21,305.5	12,487	56.5	79.3	94.7	5,974
Tezoyuca	n/d	850	910.0	976.4	87.3	97.7	91.5	850
Chiconcuac	3	629	631.0	582.3	100.0	89.7	93.6	633
Chiautla	5	584	830.0	1,003.4	61.7	90.3	88.7	889
Chicoloapan	n/d	652	1,089.0	1,331.6	69.6	92.1	89.6	746
Chimalhuacán	n/d	11,300	1,666.0	1,271.2	71.5	89.7	87.5	1,371
Ixtapaluca	12	2,756	14,277.8	7,578.6	65.5	82.8	83.7	2,592
Papalotla	n/d	n/d	n/d	145.7	1.5	840	85.3	69

Elaboración, con datos del INEGI/ Sector Agropecuario. Resultados definitivos, 1994.

Nota: Es de mencionar que al inicio del trabajo se menciona que en Atenco 697 personas se dedican a la actividad agrícola, lo cual no es lo mismo que el total de ejidatarios y comuneros.

3.5.4.1 Propiedad pública

Se calcula que no más del tres por ciento del territorio de esta región pertenece a los distintos niveles de gobierno (municipal, estatal y federal). Existe un gran rezago en la actualización permanente del Catastro Público de la Propiedad. Los terrenos federales más importantes para el desarrollo urbano se localizan de manera cercana a la Ciudad de México, en especial llama la atención la zona federal del "Proyecto del Lago de Texcoco",²⁴ el cual desarrolla diversas actividades e investigaciones de tipo agrícola, forestal, ambiental, donde actualmente se continúa un gran debate a nivel nacional y regional debido a la intención de instalar el "nuevo aeropuerto" de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

3.5.5 Lago de Texcoco

Como parte de lo que puede ser considerado terrenos federales o de utilidad pública se encuentra el "Proyecto Lago de Texcoco", situado en el oriente del Valle de México, cuya jurisdicción territorial colindante se encuentra de la siguiente manera: al norte con el municipio de Ecatepec; al sur con Chimalhuacán; al oriente con Texcoco y al poniente con Ciudad Nezahualcóyotl. "Este lago, conocido oficialmente como **"Nabor Carrillo"**, tiene una extensión aproximada de 1, 000 hectáreas; una capacidad de 36 millones

²⁴ Información publicada por el Proyecto Lago de Texcoco menciona que esta área es de aproximadamente diez mil hectáreas de la zona federal del ex lago en territorio del municipio de Texcoco.

de metros cúbicos y un bordo perimetral de 12 kilómetros, así como una profundidad máxima de seis metros”.²⁵ Es parte de un complejo de pequeñas lagunas <facultativas de recirculación> que tienen como objetivo principal el tratamiento de aguas residuales a través de procesos químico-biológicos, así como su limpieza y purificación para que sea utilizable en la agricultura, industria y otros servicios y que sirven a los municipios cercanos como Texcoco, Chimalhuacán y Nezahualcóyotl. Este proyecto es considerado como una alternativa en lo ecológico y ambiental para la zona centro oriente del Valle de México y con impacto ambiental en todo el oriente del Estado de México.

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

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

²⁵ Moreno Sánchez, Enrique. “Plan Lago de Texcoco”. Periódico EXPRESIÓN. Texcoco, 15 de Dic., 1993. Pág. 15

Los estudios y análisis que se realizan al Proyecto Lago de Texcoco, requieren una constante justificación financiera por parte del Gobierno Federal; lo anterior plantea la necesidad de evaluar desde el punto de vista urbano-ambiental, el impacto en la región oriente y la zona metropolitana así como a los municipios cercanos la influencia que ejercen este tipo de "Proyectos" para sus diversas localidades y comunidades hasta, ahora poco evaluadas o conocidas por los diferentes niveles de gobierno.

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

3.6 Principales características ambientales de la región

La Zona Metropolitana de la Ciudad de México, es una multitud urbano-industrial, en la cual interactúan diversos procesos-económicos, sociales, ambientales, políticos, entre otros, es una área donde se consumen grandes cantidades de bienes y servicios y materiales, recursos naturales, combustibles fósiles y servicios ambientales, lo cual presenta un efecto en los recursos naturales y en el ambiente.

Actualmente, uno de los principales problemas es el abasto de agua potable que se presenta en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, ya que se suministran alrededor de 59 m³ / segundo de este recurso y 4.5 m³ / segundo de agua residual tratada, para satisfacer las demandas. No obstante lo anterior, el abasto de agua deberá crecer al menos al ritmo de la población, lo cual significa que se deberá dotar de 19 a 30 m³ / segundo adicionales, en los próximos quince años.²⁶

Los parámetros de disponibilidad hidrológica ilustran una situación real de escasez de agua, ya que establecen una relación entre la oferta natural (escurrimientos y recarga de acuíferos) y la población. La disponibilidad hidrológica de la región del Valle Cuautitlán-Texcoco es notoriamente la más baja del país: no rebasa los 230 metros cúbicos anuales por habitante.

Contrasta con las regiones del Golfo y del Pacífico sur, donde los valores sobrepasan la decena de miles de metros cúbicos. Cabe mencionar que según clasificaciones internacionales, las regiones que muestran datos por debajo de

²⁶ Información de la Secretaría de Ecología del Gobierno del Estado de México. Diagnóstico Agua, 2003.

los 1,000 metros cúbicos anuales por habitante tienen disponibilidad muy baja o incluso crítica del recurso.²⁷ Este es el caso del Valle Cuautitlán-Texcoco.

El suministro total de la región oscila alrededor de 68 metros cúbicos por segundo, de los cuales 35 metros cúbicos por segundo corresponden al Distrito Federal y 33 metros cúbicos al Estado de México. Con referencia a las condiciones de sustentabilidad, existe un déficit de dos terceras partes del volumen consumido, que se resuelve con la sobreexplotación de los acuíferos propios (37%) e importando agua de otras regiones (29%). El uso sustentable del líquido representa menos del 35% del total. La sobreexplotación del acuífero del VCT se demuestra en el hecho de que el volumen de las extracciones es el doble de su recarga; los efectos son evidentes por la presencia de agrietamientos y hundimientos en la planicie lacustre aluvial, con los consecuentes efectos sobre la biodiversidad, además de provocar situaciones de riesgo para la población. Existen 141 plantas de tratamiento de aguas residuales municipales y/o industriales en el VCT en operación, cuatro plantas en construcción y ocho en proyecto. Dichas plantas operan al 61% de su capacidad instalada. Se observa en sus afluentes una elevada concentración de sólidos totales, fósforo, grasas y aceites, producto de la descarga de aguas industriales. El Estado de México trata 1.7 metros cúbicos por segundo de agua, que representa únicamente el 8% del total de aguas residuales generadas (21 metros cúbicos por segundo).²⁸

Las características del uso, así como la conservación de los recursos naturales son experimentadas día con día por la población que habita en estos municipios de la zona oriente del Valle de México. El crecimiento de la Ciudad de México, con sus tasas de migración campo-ciudad así como la puesta en marcha de modelos de "desarrollo" o "crecimiento económico", son algunos puntos que se observan en los municipios de esta zona que es una de las regiones consideradas, (según estudios de la SEMARNAP, DDF, UACH, CP y otros organismos nacionales) como aquellas en las que la degradación de recursos naturales probablemente se dé en los índices más altos, debido a la gran contaminación atmosférica, la polución de las aguas y de los suelos, la pérdida de los hábitats naturales de desarrollo para numerosas especies de flora y fauna (y de las mismas especies); los altos índices de deforestación y de erosión, la contaminación del suelo y aguas superficiales y subterráneas por el uso indiscriminado de agroquímicos, sobre todo en la agricultura intensiva de hortalizas y en los invernaderos de floricultura. La contaminación con desechos sólidos y basura ocurre alrededor del ex lago de Texcoco, así como a lo largo de todos los ríos y carreteras locales de los municipios de la zona que comprende esta investigación (Texcoco y Atenco).

La contaminación por aguas negras y la demanda por el uso de éstas para mejorar los terrenos salitrosos y para el riego de alfalfa representan una

²⁷ Información de la CNA, 1999. Presentación ante el Consejo Coordinador Empresarial, 2002.

²⁸ *Programa de Ordenamiento Ecológico del Municipio de Texcoco*. Este documento fue elaborado por la Secretaría de Ecología del gobierno del Estado de México y se encuentra en proceso de revisión por las autoridades municipales para su posible aprobación, mayo del 2004.

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

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

En efecto: una reciente investigación realizada por la Secretaría de Salud se llevó a cabo en niños de edad preescolar de 1 a 4 años, residentes en el municipio de Chimalhucán y de acuerdo con los resultados obtenidos, <el nivel promedio de plomo en la sangre excede en un 50% el límite máximo recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), y se estimó que el 23.5% de los niños tuvieron niveles de plomo en sangre mayores de 20 ug/dl>. Se considera que en esta región se encuentran elevadas proporciones de monóxido de carbono (CO), bióxido de azufre (SO₂) bióxido de nitrógeno (NO₂), diversos Hidrocarburos y sus derivados, ozono (O₃), también llamado "nube fotoquímica" o "smog", partículas suspendidas (PST) y plomo (Pb), todos con distintos grados de toxicidad en el ser humano, animales y vegetales (Muro,1996).

Estos municipios eran poblaciones reducidas que mantenían una tradición en su forma de vida, la cual era fundamentalmente rural y con respeto a su entorno. En la actualidad se observa que existe menor cantidad de áreas verdes, un cielo más gris, más basura en la región, más industrias contaminantes, un gran crecimiento comercial durante la década de 1990, con mayores asentamientos urbanos; todo esto perfila a la región como una parte de la gran Ciudad de México. Este crecimiento urbano tiene un efecto en los recursos naturales y el ambiente de los municipios del centro oriente del Estado de México; el cambio en el uso del suelo de agrícola, pecuario y forestal, a urbano semi-industrial o comercial en la última década, no tiene precedente en las localidades referidas al ir ocupándose los suelos fértiles para la agricultura por la población y toda la infraestructura urbana que lo anterior conlleva, entre los que destacan los servicios municipales (agua, energía eléctrica, drenaje entre otros), todo ello genera una contaminación poco controlada que va directamente a la superficie y a los mantos acuíferos. Durante la primer mitad del siglo 20 se desecó el Lago de Texcoco, y al paso del tiempo se agotaron por sobreexplotación los ríos que irrigaban estas tierras, de tal suerte que la mayor extracción de agua es por perforación de pozos en el subsuelo, a lo que

corresponde un 90% en el periodo 1990-2000 (SEMARNAT, 2000). Al reducirse los niveles controlados de precipitación pluvial, se traduce en menos agua para la población, pozos más profundos y con aguas más sucias.

El aire, cuya polución es ocasionada en gran parte por la contaminación de vehículos, por los tiraderos de basura a cielo abierto, por la carencia de servicios completos entre las poblaciones del corredor Los Reyes la Paz- Texcoco y en general por las actividades urbanas, comerciales y de la pequeña industria de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), se ha incrementado constantemente, a partir del inicio de su evolución en registros de los Índices Metropolitanos de Contaminación (IMECAS), lo que representa un riesgo para la salud y bienestar de la población y que favoreció fenómenos "naturales" adversos a los recursos naturales y población del Valle de México y en particular de los municipios referidos.²⁹

Estos municipios se ubican dentro la región hidrológica denominada del "Alto Pánuco" que forma parte de la cuenca del Valle de México y otrora del propio Lago de Texcoco, hacia donde fluían los ríos de la vertiente de la zona occidental de la Sierra Nevada.

3.6.1.- *El desarrollo urbano-sustentable*

Hablar de un desarrollo urbano sustentable o de una sustentabilidad urbana implica conocer los recursos naturales comunes de esta zona urbana. En el oriente del Estado de México y en particular en la zona de estudio, los municipios referidos anteriormente, así como la conurbación que existe con la gran ciudad. Se concentran territorialmente recursos hidrológicos, recursos territoriales, espaciales, reservas ecológicas, espacios necesarios para la recarga de los mantos acuíferos. Además tienen una gran capacidad de absorción de los contaminantes que se expulsan a la atmósfera.

Así la *sustentabilidad urbana* implica reconocer y determinar umbrales críticos, aquellos después de los cuales se generan costos socioambientales excesivos, lo que evidentemente requiere de una profunda revisión tecnológica y avance científico. Las presiones sobre los recursos naturales y el deterioro ambiental no son un simple efecto de la urbanización, más bien expresan un patrón de asentamientos humanos caracterizado por severos procesos de insustentabilidad que se alimentan de insuficiencias de carácter normativo, institucional y de concepciones que suponen inagotables a los recursos naturales y al medio físico, retroalimentando los procesos de desigualdad económica y social que caracteriza a las ciudades.

²⁹ Muro. *ob.cit.*. Pág. 122.

Si la ciudad es pensada como un espacio (Acselrad, 1999), la noción de sustentabilidad se asocia a la categoría de patrimonio, y refiere no sólo a la materialidad de las ciudades, sino a sus caracteres y sus identidades, a valores y a herencias construidas a lo largo del tiempo. La noción de sustentabilidad urbana articula estrategias argumentativas de la eficiencia ecoenergética y de la calidad de vida en la consideración de la forma urbana como factor determinante de la sustentabilidad. La forma sustentable deberá mezclar, aunque en escalas diferentes, zonas de trabajo, residencia y diversión, reduciendo distancias y peatonizando las ciudades, de modo de frenar la movilidad de la energía, de las personas y de los bienes. Eficiencia ecoenergética y calidad de vida resultarían en esta perspectiva, de la emergencia de las formas urbanas capaces de expresar la existencia deseablemente creciente de ciudades autosuficientes.

El argumento de la forma urbana se articula así con la idea de la autosuficiencia urbana. En el caso de la sustentabilidad del desarrollo en general, el argumento de la autosuficiencia remite a una crítica del libre mercado y de la globalización; en el caso de la autosuficiencia urbana, se trata, en nombre del combate al efecto estufa y a los procesos entrópicos, de orientarse para mayor autonomía de las localidades. Estas insuficiencias de la gestión urbana y ambiental se derivan de factores crónicos, relacionados con la falta de planeación estatal y municipal de las áreas urbanas y rurales que favorezcan la definición de políticas que consideren el medio físico circundante y la interacción positiva con el aprovechamiento de sus recursos naturales (Provencio, 1997).

El deterioro ambiental refiere la manera depredadora de utilizar los recursos naturales de una zona generalmente urbanizada; es reconocer una sobreexplotación o una sobrecarga de los recursos utilizados (Ress, William, 1997). La sustentabilidad en cambio es manejar estos recursos adecuadamente, sin exceder los límites socioambientales que los instrumentos y herramientas técnicas permiten evaluar la utilización de los recursos, la idea de un umbral que pueda brindar datos científicos de la utilización de los recursos, de las observaciones empíricas, las mismas experiencias cotidianas pueden mostrar, las limitaciones físicas y ambientales de una zona o región, de sus recursos ecológicos y sociales en proceso de expansión de los mismos procesos urbanos. Establecer un límite implicaría reconocer como un bien económico los recursos naturales en un proceso de desarrollo urbano, interpretar estos costos ambientales o *internalizar esas externalidades ambientales en un proceso socioambiental* (Leff, 1994). Esto lleva a reconocer que para lograr la sustentabilidad es necesaria una gestión eficiente y equitativa de los recursos naturales del espacio urbano.

....Los costos totales generados por los fenómenos actuales de urbanización se reparten a grosso modo en dos grandes grupos: aquellos que son producidos por las distorsiones de la organización espacio funcional de la ciudad (costos fijos) y aquellos que resultan de las exigencias inherentes al crecimiento desmesurado del área urbana (costos variables). Los primeros son los costos económicos y sociales generados por una estructura urbana ineficiente en donde la distribución espacial de los usos del suelo, el sistema vigente de transporte, los métodos y procedimientos administrativos de los organismos públicos y de las empresas, y los hábitos laborales, sociales y culturales de sus habitantes, no sólo no ayudan a que la ciudad funcione adecuadamente sino que entorpecen las actividades de la misma, manteniendo la productividad urbana en niveles bajos y reduciendo con ello su comportamiento en el sistema de ciudades correspondiente. En cuanto a los costos variables, estos son una función creciente del tamaño de la urbe. Cabe mencionar que cuando se trata de un fenómeno de urbanización extensiva o de un caso de metropolización, los costos marginales son cada vez mayores, provocando que la curva de costos económicos y sociales variables crezca a una tasa creciente.³⁰

Es indudable que los costos ambientales de la región de estudio aún no han sido evaluados como los beneficios o la información ambiental y ecológica de esta zona urbana y se requiere ser enriquecidos por la sociedad civil, porque no es responsabilidad exclusiva de un gobierno o de una institución. Pero también la viabilidad ambiental de una región urbana depende en gran medida de cómo se desarrollan los soportes urbanos, los mecanismos de crecimiento y desarrollo económico.

La situación ecológica exige proponer alternativas que puedan recuperar y emprender un verdadero desarrollo sustentable. La tendencia que se observa en cuanto al uso del suelo en esta región es un cambio de tierras agrícolas, ganaderas y forestales, a fines urbanos, y esto es por el proceso de urbanización creciente, lo que implica mayores asentamientos humanos, incremento en los servicios públicos (agua, drenaje, transporte, basura, etc.) comercios, industria, infraestructura para más viviendas y mayor extensión del uso del suelo. La tierra por el uso que se le brinde puede presentar diversas relaciones hacia un ecosistema. Modificar su estructura (uso y manejo) implica la introducción de cambios a corto y mediano plazo, los cuales no necesariamente son positivos en todos los casos. Los conceptos de equilibrio en el uso y manejo están relacionados con el control que se ejerce sobre factores que intervienen en los procesos de producción y ocupación de la tierra. Este equilibrio se planea y ejerce para no dañar la irreversibilidad, que viene a presentar el extremo de la degradación; éste puede ser uno de los puntos más debatidos que sustenten el paradigma del desarrollo sustentable, cuestionado por la presión de un modelo de producción, de la población y de los elementos urbanos así como del tipo de desarrollo.

Por lo anterior es fundamental tener mecanismos de información que permitan convivir en una zona urbana, comprender las formas urbanas, la convivencia cotidiana, *las economías de aglomeración*, las actividades intersectoriales; la política ambiental, que se expresa en una política urbana en un espacio y

³⁰ DDF y SEMARNAP. *Programa para mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México*. 1996. Pág. 118-119.

territorio, donde existen gran cantidad de habitantes que desarrollan diversas actividades urbanas.

3.7.- Contaminación Atmosférica en el Valle de México.

Las emisiones contaminantes en la atmósfera, empiezan a medirse a partir de los inventarios en los años ochenta; anteriormente no existían evaluaciones, ni análisis al respecto. En 1989 se instrumenta el Programa Integral Contra la Contaminación Atmosférica (PICCA, 1990), que trata el estudio de los diversos problemas de contaminación atmosférica en el Valle de México y la calidad de aire en esta región.

La contaminación atmosférica en el oriente del Estado de México es tema sido prácticamente relegado, los motivos pueden ser diversos; lo ambiental en esta región está relacionado con el discurso político e ideológico; para los municipios de esta región las mayores concentraciones de contaminantes los ubican más en la zona de la periferia o en la Ciudad de México. Lo cierto es que las concentraciones de CO₂, SO₂, no son las mismas para esta gran región. Aproximadamente cuatro millones de toneladas de contaminantes son absorbidas por la atmósfera del Valle de México. De acuerdo con el inventario realizado en 1989, el Valle de México recibía más de 4,356,391 toneladas de sustancias contaminantes al año, de las cuales 76.7 por ciento correspondía al uso del transporte, en 8.4 por ciento a la industria y los servicios (incluyendo el sector energía), y en 15 por ciento a la degradación ecológica. Para 1994 existe una disminución importante ya que el volumen de contaminantes vertidos a la atmósfera desciende a 4, 009,629 toneladas anuales, el transporte es el responsable de más del 75% de este total, la industria y los servicios ocasionan el 13%; vegetación y suelos el 12 %.(Lezama, 1997).

El término smog deriva de una combinación de palabras *smoke=humo* y *fog=neblina* en 1952 este término se presenta en Inglaterra para tratar de explicar la polución atmosférica. En México, es a partir de los años ochentas, que se empieza a brindarle mayor atención a este término, siendo en ocasiones ambiguo para explicar el humo que se percibe en la ciudad o en su zona conurbada.

Las características, así como la ubicación de la Ciudad de México y de su Zona Metropolitana, proporcionan el sitio ideal para la producción de *smoke* fotoquímico. En 1937, los valores de visibilidad (un indicador de la calidad del aire) para la Ciudad de México eran de 15 Km; en 1996 más frecuentemente se determinaron en 5 km; y en la actualidad es muy común registrar valores de 2km (De Bauer y Krupa, 1990).

De Bauer (1972) utilizó con éxito la presentación de síntomas de daño en hojas de plantas superiores susceptibles, como un mecanismo para examinar la calidad relativa de aire de la Ciudad de México y su Zona Metropolitana. Ella concluyó que el ozono (O₃) y el nitrato peroxiacetílico (PAN) eran los

compuestos fitotóxicos más importantes del *smog* de la Zona Metropolitana de la ciudad; recientemente, Bravo *et al.*, (1988) informaron de un aumento significativo en las concentraciones de ozono (O₃) en ambiente superficial de la ciudad en 1986 y 1987.

Paul Miller (1993), del Servicio Forestal de EE.UU y la Universidad de California, en Riverside, comparó las características de producción de ozono (O₃) en la Ciudad de México con las de Los Ángeles, California y la principal diferencia entre las dos ciudades es que mientras las concentraciones elevadas de O₃ persisten durante todo el año en la Ciudad de México y su Zona Metropolitana, la estación invernal es un tiempo de receso en los niveles de O₃ en Los Ángeles. Al referirse al problema de O₃ en el Valle de México, el gobierno de la ciudad puso en práctica una política de control: a los vehículos con cierto número de placa no se les permite que circulen durante ciertos días de la semana. Si se aplica estrictamente, este enfoque puede llevar a reducciones de emisiones de NO_x= óxidos de nitrógeno y HC= hidrocarburos en términos diarios. Esta acción promueve el uso del transporte público y puede iniciar la reducción de *smog* urbano.

CUADRO 5

COMPARACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS RELACIONADAS CON EL OZONO A NIVEL DE SUPERFICIE, DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y EL ÁREA DE LOS ÁNGELES, CALIFORNIA.

Características	Ciudad de México	Los Ángeles
Latitud	19° 25' N	34° 00' N
Elevación	2250 m snm	104 m snm
Topografía	Valle montañoso	Frente el océano Cadena montañoso interior
Periodo de Lluvia	Principalmente en Verano	Principalmente en Invierno
Periodo O ₃	Elevadas durante el Invierno	Menor que la Ciudad de México
Vegetación	No receso de O ₃	Receso de O ₃ durante El invierno
Especies arbóreas más sensibles	<i>Pinus hartwegii</i>	<i>Pinus ponderosa</i>

Fuente: *Polución, Población y Plantas*; de Sagar V. Krupa. Colegio de Postgraduados. México. 1999. Pág. 47-48.

3.7.1. Condiciones meteorológicas

Los municipios del oriente del Estado de México, donde se ubica Texcoco y Atenco, mantienen una relación con la Zona Metropolitana de la Ciudad de México; y se ubican con características fisiográficas y climáticas únicas que contribuyen a serios problemas de contaminación atmosférica de este valle, entre las que consideran:

- 1.- *“Esta región se ubica a 2 mil 240 metros, por lo que el contenido de oxígeno del aire es 23 por ciento menor que el del nivel del mar. Esto hace que los procesos de combustión interna sean menos eficientes y produzcan una mayor cantidad de contaminantes.*
- 2.- *Estar rodeado por las montañas de las sierras del Ajusco, Chichinatzin, Nevada, Las Cruces, Guadalupe y Santa Catarina, las que constituyen una barrera física natural para la circulación del viento, impidiendo el desalojo del aire contaminado fuera del valle.*
- 3.- *Localizarse dentro de la región centro del país, por lo cual está sujeta también a la influencia de sistemas anticiclónicos, generados tanto en el Golfo de México como en el Océano Pacífico. Estos sistemas ocasionan una gran estabilidad atmosférica, inhibiendo la mezcla vertical del aire.*
- 4.- *Presenta con frecuencia inversiones térmicas que provocan el estancamiento de los contaminantes. Por las mañanas, la capa de aire que se encuentra en contacto con la superficie del suelo adquiere una temperatura menor que las capas superiores, por lo que se vuelve más densa y pesada. Las capas de aire que se encuentran a mayor altura y que están relativamente más calientes actúan entonces como una cubierta que impide el movimiento ascendente del aire contaminado.*
- 5.- *Esta región recibe una abundante radiación solar debido a su altitud de 19° N lo que hace que su atmósfera sea altamente foto reactiva. En presencia de la luz solar, los hidrocarburos y los óxidos de nitrógeno reaccionan fácilmente para formar ozono y otros oxidantes.”³⁰*

3.7.2 Calidad del aire

La calidad del aire no es asunto de sólo gobiernos locales, es un asunto social, ya que el aire que respiramos es de todos los que habitamos en esta región, es un gran pendiente en materia ambiental que existe en el oriente del Estado de México y su zona conurbada. Sabemos que no es un trabajo sencillo que pueda resolverse en corto tiempo, se requiere de esfuerzos coordinados entre los diversos niveles de gobierno; es un asunto de profundas contradicciones, es un asunto territorial, de uso de suelo, calidad de vida, así como la forma en que es utilizada una cuenca atmosférica.³²

Mejorar la calidad del aire es una de las grandes tareas que tienen en la Ciudad y en los municipios que forman parte del área metropolitana; mejorar la calidad del aire que todos respiramos no es tarea sencilla, ya que la problemática ambiental es producto de una compleja situación territorial, del uso de los contaminantes emitidos, el comportamiento fisicoquímico, la dinámica meteorológica que determina su dispersión, la estructura urbana (extensión, densidad y diversidad), la estructura modal del transporte, tecnología en vehículos, consumo de combustibles, transformación y remoción en la atmósfera.

³⁰ Tomado de: “Calidad de Aire”, en Programa para Mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México. 1995-2000. México. Semamap, Edomex y DDF. México. 1996. Pág. 46-47.

³² Por *cuenca atmosférica* se entiende un espacio físico diferenciado, en el que se encuentra confinada la capa de atmósfera más inmediata a su superficie interior.

México, al igual que varios estados de los Estados Unidos, incorpora los cinco más importantes contaminantes: monóxido de carbono, dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno y partículas suspendidas totales. Estos representan una calificación cualitativa de la calidad del aire determinada cuantitativamente. Los límites permisibles o normas de calidad de aire de los cinco contaminantes mencionados para establecer el Índice Metropolitano de la Calidad del Aire (IMECA) dependen de las evoluciones climatológicas y geográficas. El IMECA aplica un índice de 100 al valor correspondiente a la norma o límite permisible de cada contaminante y de ese valor, se traza una línea recta hasta el valor de 500 que corresponde al índice de 500 del PST (Pollution Standard index). Normalmente, el IMECA, menor a 100 el aire es satisfactorio, de 100 a 200 no satisfactoria y de alerta de 200 a 400 mala y muy mala más de 500 IMECAS. (Mújica, 1994).

La cuestión ambiental es una problemática social, la cual es generada y atravesada por diversos conjuntos de procesos sociales y cambios ambientales emergentes. La conexión entre lo social y lo natural se ha limitado al propósito de internalizar las normas ecológicas y tecnológicas a las teorías y las políticas económicas, dejando al margen el análisis del conflicto social y el terreno estratégico de lo político que atraviesan el campo de lo ambiental (Leff, 1994).

La contaminación atmosférica en el Valle de México se ha tratado de reducir a una situación administrativa o descripción técnica y no a las políticas públicas mediante las cuales se tratara de solventar el asunto ambiental. No se han considerado los elementos económicos, sociales, políticos o ideológicos en la elaboración de la norma. La contaminación atmosférica es un asunto multidisciplinario el cual tiene un sustento en las políticas públicas. Esto ha sido motivo de una bandera política, de una detallada descripción técnica, de una valoración en la salud de los habitantes de este valle. Los avances son lentos y las soluciones parecen un problema de gobierno o de los ciudadanos (Lezama, 1997).

La racionalidad ambiental como fundamento para un desarrollo alternativo se construye en un sentido prospectivo en un proceso de transformaciones históricas y de cambios sociales, donde la teoría y la praxis van de la mano; la problemática ambiental plantea la necesidad de internalizar un saber ambiental emergente en un conjunto de disciplinas, tanto de ciencias naturales como sociales, para construir un conocimiento capaz de captar la multicausalidad y las relaciones de interdependencia de los procesos de orden natural y social que determinan los cambios socioambientales, así como para construir un saber y una racionalidad social orientados hacia los objetivos de un desarrollo sustentable, equitativo y duradero (Leff, 1994).

3.8 Disponibilidad de agua

En lo global, apenas el 3% del agua del planeta es dulce, siendo el resto salada. De aquella, 75% del agua dulce se encuentra en los casquetes polares y en los glaciares, y cerca de 25 por ciento son aguas freáticas encontradas en formaciones rocosas, arenosas o de grava. Apenas 0.5% del total del agua se localiza en lagos, ríos, arroyos y la atmósfera. (Donald G. Kaufman, 2000).

Los cultivos agrícolas son los principales demandantes de agua. Un 65% del agua proveniente de las cuencas hídricas, incluidos los yacimientos acuíferos, se destina a la agricultura, mientras que la industria absorbe 25% y los hogares y los usos municipales se llevan el restante diez por ciento.³³ Una tonelada de grano cosechado requiere 1,000 toneladas de agua, en todas sus formas y sin contar las mermas por ineficiencia de los sistemas de riego.

El desinterés por los problemas de polución ha favorecido la contaminación cada vez más frecuente y alarmante de los depósitos de acuíferos, de ríos, así como de las aguas costeras. El poco conocimiento e información a la mayoría de la población de la manera en que circula el agua a través de los ríos, los suelos, las corrientes subterráneas, el océano y la atmósfera -lo que llamamos el ciclo del agua- es en gran parte responsable de tal indiferencia. El agua dulce abastecida por ciclo acuífero se supuso que era inagotable y ha sido explotada sin límites. Sabemos que en la medida que la población, la industria, la agricultura aumenta, el consumo de agua aumenta también, y parece poco controlable su explotación. El agua recogida en el suelo se convierte en indispensable para las plantas que la asimilan por medio de sus raíces, antes de devolverla a la atmósfera por la transpiración, a través de sus hojas.

La otra parte del ciclo es totalmente terrestre. La red hidrológica recibe el exceso de agua devuelto por las precipitaciones, que gotea o se infiltra, recargando los depósitos de aguas subterráneas, los lagos y los ríos del sistema terrestre (Falkenmark, 1992).

Según el Banco Mundial, México extrae de sus acuíferos 40 por ciento más agua de la que recibe por la lluvia. El suelo de la Ciudad de México, seguirá hundiéndose en gran parte por la desecación de los mantos acuíferos.³⁴

La Comisión de Agricultura del Senado en México, informó que en el país se ha perdido el sesenta por ciento de la superficie arbolada en los últimos cuarenta años. El agua y los bosques se favorecen mutuamente y fomentan la población vegetal, animal y humana. No hay bosques sin lluvia, ni lluvia sin bosques. La atmósfera y la tierra se vuelven más húmedas porque los árboles transpiran y la entramada de ramas y raíces retienen la humedad y los suelos. Cuando no

³³ Sandra Postel, "Foreing a sustainable water strategy", en Lester R. Brown y Janet Abramovitz (comps), State of the World 1996, Washington, World Resources Institute, 1996, Cáp. 3. en "El agua como factor económico ambiental" Ob. cit. Pág. 289.

³⁴ Periódico *Reforma*, México, 26 de enero del 2003. Pág. 18 A

hay bosques el agua que baja de los montes produce deslaves que erosionan los suelos. (Zaid, 2003).

Es indudable que el agua es un asunto asociado a la realidad social, ¿por qué no se ha valorado su costo real? Esta interrogante que no ha sido resuelta para muchos especialistas es un asunto también cultural; según el Programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente (PNUMA), “cada día mueren 25, 000 personas debido a la mala administración del agua”; por la impureza del agua, “anualmente mueren a causa de la diarrea 4, 600,000 niños menores de cinco años” (Reseña del PNUM, Nairobi, Kenia, 1992.Pág. 12.).

La discusión sobre la gestión de un recurso natural como el agua en el área metropolitana de la Ciudad de México, su tratamiento y posibles soluciones han girado en torno a una nueva administración, concesión de los recursos, subsidios, administración, una nueva cultura del uso del agua, participación social, y políticas públicas, entre otras.

El agua para uso y consumo de la población metropolitana es tema que hoy se ha convertido en asunto de seguridad nacional; por lo anterior, su tratamiento, estudio y aprovechamiento está en punto crítico y de debate político-electoral, así como un punto de la gestión local de la mayor importancia para los municipios conurbados de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

La Comisión Nacional de Aguas (CNA) del Gobierno Federal, así como las dependencias encargadas de la administración de este recurso en los municipios conurbados del oriente del Estado de México y del gobierno del Distrito Federal, no han calculado el efecto que tendrá el desplazamiento del agua para fines agrícolas del oriente del Estado de México hacia la zona metropolitana de la Ciudad de México.

Entre las características más importantes de la problemática del agua podemos enumerar las consideradas en el diagnóstico del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México en 1999, y son las siguientes:

- 1.- “Se considera que la explotación del acuífero de la Zona Metropolitana es del 100%, superior a la recarga, lo que obliga a recurrir a cuencas externas; estas fuentes aportan el 30.5% del caudal a un costo que oscila entre el 60 y 70% del costo de abastecimiento.
- 2.- Mientras que en la Ciudad de México cada habitante dispone de aproximadamente 370 litros promedio (incluye todo tipo de usos), en los municipios metropolitanos se registra una dotación promedio de 185 litros por habitante al día. Estas dotaciones se consideran elevadas de acuerdo a los estándares internacionales; sin embargo, su uso obedece a hábitos de derroche, pérdidas en las redes que asciende a 50% del caudal, desvirtúa el esfuerzo en el ahorro de agua, pues se pierde un caudal al consumo industrial ($6\text{m}^3/\text{s}$).

3.- Actualmente, menos del 10% de las aguas servidas son recicladas en usos urbanos y se pierde la mayoría del agua de lluvia en el drenaje a falta de un sistema de separación de las aguas. De esa forma, además de imposibilitarse el aprovechamiento del agua pluvial, se incrementan los costos de la depuración y se aumenta la presión sobre el sistema de drenaje.

4.- Se ha reducido la capacidad de recarga del acuífero como consecuencia de la expansión urbana y de la reforestación de zonas con vocación natural para la recarga; el abatimiento de su nivel propicia el hundimiento de la ciudad, que a su vez provoca graves problemas en el funcionamiento de la redes del drenaje y significativas pérdidas en los caudales de abastecimiento por la fractura de las redes.

5.- No se ha logrado la autosuficiencia financiera del sistema hidráulico, por problemas tanto de estructuración tarifaria, como de recaudación de los derechos del uso del agua.

6.- Los costos por externalidades, el impacto en toda la región, por las tarifas diferenciales según niveles y tipos de consumo y subsidios. La permanencia del subsidio tiene importancia de primer orden, si se considera que actualmente la población que cuenta con infraestructura y dotación paga precios menores en términos absolutos y relativos frente a la población que carece de infraestructura y dispone de una dotación limitada." (Diagnóstico, agua, Programa de Ordenación Metropolitana, Edomex, GDF y SEDESOL 1999.)

Adicionalmente existen otras características como las siguientes:

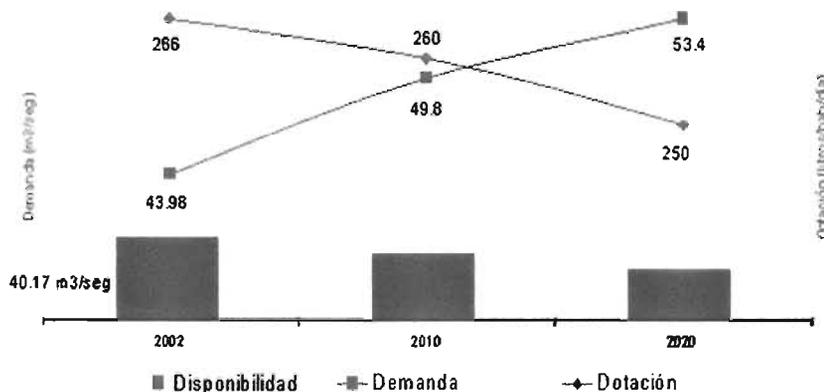
- La extracción de agua dentro del Valle de México presenta diversos problemas entre los que se menciona los siguientes: no existe una correspondencia entre el bombeo y la recarga, la explotación del vital líquido es mucho mayor que la posibilidad de recarga y la renovación de este recurso. Según distintas fuentes de información, es del orden 25 a 27 m. /seg., mientras que la extracción es de 53 m³, lo cual da un déficit de 50%. (Lahera R., 2000). Es conocido que la disminución de la recarga del acuífero tiene que ver con el aumento de la mancha urbana y las superficies cubiertas por asfalto y concreto, así como por diversas edificaciones de todo tipo que impide que el agua se filtre al subsuelo.
- Existen otras fuentes externas a la cuenca de esta gran zona, como lo es el sistema Lerma-Cutzamala, que provee aproximadamente de 19 m³, por segundo de agua a la Ciudad de México y a los municipios conurbados en su parte norte; "el sistema Cutzamala es un ejemplo claro de los grandes esfuerzos tecnológicos y de los inmensos costos energéticos que implica el abastecimiento de agua para la ciudad. El agua que se envía a la cuenca de México debe conducirse por 127 Km. de tuberías y deben vencer un desnivel de 1,200 m. La energía necesaria para mover tal volumen de agua es del orden de 150 MW (millones de watts) proporcionados en forma constante durante todo un año" (Escurra, 1999).

- Tan sólo un 7% de las aguas residuales de la zona metropolitana del Valle de México recibe algún tratamiento (primario, secundario o terciario), en las 27 plantas de tratamiento que existen en el DF para las distintas actividades locales y las del Estado de México; en ellas se tratan 1.31 m³, por segundo. En el Distrito Federal, 83% del agua tratada es utilizada para irrigación de áreas verdes y mantenimiento de los canales de Xochimilco, 10% para actividades industriales, 5% para el riego y 2% para usos comerciales.

Cada uno de los más de 14 millones de habitantes en el Estado de México (2003) tiene una dotación diaria promedio menor a 242 litros/persona, con una cobertura del 90% a la población; el volumen de consumo actual de la población del Estado es de 40.34 m³/seg. El crecimiento anual de la población del Estado de México requiere de 30.9 millones de metros cúbicos de agua.

Con base en la actual tasa de pérdida de suelo forestal (3,600 ha/año), en cuatro años se pierde la capacidad de retención de 1 m³/seg., volumen suficiente para atender la demanda del crecimiento poblacional anual.

GRÁFICA 2
DEMANDA, DISPONIBILIDAD Y DOTACIÓN DE AGUA



Fuente: Plan Estatal de Desarrollo Urbano. Gobierno del Edomex, 2002.

El 50.8% del caudal que consume el Distrito Federal (561 millones de m³ anuales), proviene de cuencas hidrológicas ubicadas en el Estado de México. Los 561 millones de m³ anuales de agua extraídos de suelo mexiquense que van al Distrito Federal, representan el 6.8% del abasto que requiere el país.³⁶

La creciente demanda de agua en la zona metropolitana propicia la sobre explotación de los recursos hídricos: los superficiales de la Cuenca del Balsas y

³⁶ Gobierno del Estado de México. *Plan Estatal de Desarrollo Urbano*, 2003. Pág. 26-27. 2003.

los subterráneos del Valle de México y de la Cuenca del Río Lerma. La explotación de los mantos subterráneos durante más de 60 años, hace ahora necesario perforar pozos cada vez más profundos. Los trabajos de recuperación de las cuencas hidrológicas en el Valle de México enfrentan serias dificultades debido a la falta de convenientes acuerdos entre el gobierno del Estado de México y el del Distrito Federal.

La crisis del agua afecta a la gran mayoría de los habitantes de la zona metropolitana, en los municipios del oriente del Estado de México, el problema se acentúa a partir de los años ochenta, en parte por la gran explosión demográfica, en la zona oriente del Valle de México, así como por la real escasez de este líquido. ¿El problema del agua se convertirá en un conflicto social y político entre el gobierno del Estado de México y el Distrito Federal? En el año 2003, el gobierno del Estado de México, presentó una controversia constitucional contra el gobierno de la Ciudad de México por el uso y manejo de los recursos hidráulicos en el Estado de México. ¿Seguirán las diferencias entre dos entidades del país por la disputa y control de los recursos hídricos? ¿Realmente existe un interés urbano y ambiental por estos problemas o es una posición política-electoral de cada gobierno, sea de la Ciudad de México o del gobierno del Estado de México? Estas preguntas presentarán los dilemas de una realidad sociourbana y ambiental que enfrentará la zona metropolitana en el próximo lustro.

El diagnóstico del recurso agua para el Valle de México ya existe, el asunto es ¿estamos ante una crisis severa de este líquido? El problema presenta mayores efectos en la zona conurbada a la Ciudad de México, en municipios como Chimalhuacán, Los Reyes, San Vicente Chicoloapan, Ixtapaluca; el problema es serio y propicia una especulación importante por el vital líquido, el negocio de las "pipas" es de todos conocido en esta zona, la manipulación y el engaño, representa una nueva forma de corporativismo político por el uso del vital líquido. También en delegaciones como Iztapalapa, Álvaro Obregón, Venustiano Carranza el problema es una realidad, es así que enfrentamos una crisis de agua en la región oriente del Valle de México. Existe una presión permanente de los habitantes de la región oriente hacia las autoridades locales por la demanda de este recurso; la movilización en torno al agua supera en mucho a movilizaciones de convocatoria política. Uno de los retos más importantes que enfrentarán los gobiernos locales será el abasto y suministro del vital líquido para esta región.

En diversos estudios se considera que a los recursos hidráulicos es indispensable darles el tratamiento desde una perspectiva integral y multidisciplinaria, con una adecuada planificación urbana a partir de lo local y de lo regional. Que considere el abastecimiento y desalojo, así como la capacidad de soporte de las cuencas hidrológicas, los impactos económicos y sociales, las necesidades de preservación ambiental y la doble acepción de los recursos hidráulicos: recurso natural y recurso económico.

En los gobiernos locales está la función de gestionar los recursos hidráulicos desde una perspectiva integral que considere el ámbito regional y el ciclo

hidrológico natural, que permita en su momento modificar el esquema actual de abastecimiento. De ahí la importancia de una planificación urbana y el manejo adecuado de los recursos naturales como el *agua*.

El “costo ambiental”, es un tema a revisar por los municipios de esta zona conurbada, el costo no sólo monetario, de inversión, material, sino lo que algunos economistas consideran como el “costo real” en el proceso de producción.

La crisis hidráulica a la que nos enfrentamos actualmente es evidencia de que la explotación del agua en el Valle de México y regiones aledañas no ha seguido ningún principio cercano a la sustentabilidad, más bien responde a intereses políticos-económicos temporales que promueven un modelo de desarrollo, el cual privilegia la ganancia inmediata y el bienestar de unos pocos en perjuicio de una gran mayoría.

Recordemos que el costo ambiental está en función del mismo deterioro ambiental; el agua no está exenta del desgaste del ambiente, la deforestación, la degradación de suelos, la reducción de los mantos freáticos, el uso inadecuado de los ríos, las lagunas, los esteros. El crecimiento urbano sin control, entre otros, contribuye a un costo ambiental (Urquidi, 1997).

Considerar la idea de que el “*agua* lo es todo, pues sin ella no es posible la vida humana ni la conservación de la naturaleza; pero su disponibilidad en la era industrial y comercial, y en la agricultura moderna, tiene límites al igual que otros productos naturales.”³⁷ Así mismo, refiere a la idea que por generaciones existía la idea de que el agua es gratuita, algo que la naturaleza nos da para utilizarla sin límites es un mito absurdo, es pensar en muchos aspectos de la política económica y fiscal, de la inversión para obra pública, de evaluar proyectos ambientales así como de su posible impacto.³⁸

3.9 Políticas de desarrollo urbano y ambiental

Los nuevos enfoques de planificación urbana local y regional, revaloran el papel y la importancia del nuevo ordenamiento *ecológico territorial* en cuanto que permite revalorar la importancia de las actividades sociales, económicas, políticas, jurídicas, ambientales y culturales, a partir de un detallado conocimiento de su situación y de las potencialidades de los recursos naturales (Provencio,1999). Es así que el ordenamiento territorial y el diagnóstico ambiental y los indicadores permiten acercarse al estudio, análisis y propuestas de los gobiernos locales y de su impacto regional, de la valoración de las principales potencialidades y conflictos, así como de opciones para el desarrollo sustentable de un municipio y de una región.

³⁷ L Urquidi, Víctor *Ob. Cit.* Pág. 286-287.

³⁸ Ídem, Pág. 287.

La rápida agudización de los problemas generados por las metropolización de las ciudades, se debe a los crecientes costos de operación de la ciudad que acompañan la contaminación y las disparidades sociales por una parte, y el desplome de la vigencia de los modelos teóricos explicativos del crecimiento y desarrollo de las grandes ciudades. Así, las soluciones a las políticas de desarrollo urbano y ambiental se han identificado con la estructura territorial e institucional de esta zona del Valle de México.

Las políticas urbanas y ambientales se encuentran ligadas a la gobernabilidad y la administración de las metrópolis, y son elementos indisolubles ligadas a la estructura de gobierno local y regional al interior del Estado. Las políticas urbanas y ambientales se han identificado en muchas ocasiones como parte de un subsistema político y por ello sujeto al gobierno local y estatal (Dockendorff; 2004).

La región oriente del Valle México en el presente trabajo se refiere exclusivamente a municipios del Estado de México y no a delegaciones del Distrito Federal. Así mismo, algunos de los municipios de la región oriente han sido considerados como parte de la zona metropolitana de la Ciudad de México, caso concreto los municipios de Chimalhuacán, Atenco y Texcoco. Estos dos últimos municipios que en sus órganos de gobierno no aprobaron ser parte de la zona metropolitana desde hace más de dos décadas, por lo anterior no están sujetos a ciertos programas o propuestas de reestructuración o planificación urbana de la Ciudad de México, ejemplo de ello es el Programa *"Hoy No Circula"*, el cual no tiene efectos en los municipios mencionados. Desde hace más de una década se puede considerar que la distribución territorial, de uso de suelo y de desarrollo urbano es un asunto a revisar entre gobiernos, tanto del Distrito Federal como del Estado de México y los municipios involucrados, con el consentimiento y la aprobación de cada municipio de esta región oriente del Valle de México en cuanto a la pertenencia de ciertos programas de desarrollo urbano a partir de lo que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 115 referente a la autonomía de cada municipio.

Se considera que los trabajos y propuestas para el desarrollo de uno o varios municipios, zonas o regiones del país, deben tener en cuenta los recursos naturales, su manejo y conservación así como las tendencias de un desarrollo urbano relacionado con el desarrollo rural armónico, con integración de los elementos de análisis socioambiental para la región. Lo anterior ha estado ausente en la mayoría de programas y proyectos de desarrollo urbano impulsados en la región. Es de destacar que en este espacio territorial existen distintos distritos electorales cuyos representantes son de distintos partidos políticos: PRI, PRD y PAN, respectivamente, los cuales tienen influencia política tanto en los municipios que representan como en toda la región oriente del Valle de México, lo que significa considerar la influencia política en las diversas tomas de decisión en los aspectos de desarrollo urbano, económico, social, político y ambiental.

3.9.1 Las leyes

En general, las leyes tienen que ver con las políticas de desarrollo urbano y ambiental en la región han estado encaminadas en tratar de prever el aprovechamiento sustentable de los elementos naturales como el agua y los ecosistemas acuáticos, el suelo y sus recursos, y la exploración y explotación de los recursos no renovables en el equilibrio ecológico. El éxito no ha sido el deseado, las reformas pendientes del Estado pueden permitir la resolución de que conflictos e intereses en torno a la propiedad y al adecuado aprovechamiento de los recursos con que cuenta esta región. La legislación tiene que ser más eficaz y eficiente, apoyando la gestión y participación de la ciudadanía, buscando soluciones no sólo técnicas o jurídicas sino incorporando las bases ecológicas y sustentables a los procesos económicos, en una nueva racionalidad económica así como de los mecanismos de mercado.

A nivel Federal, la *Ley de Equilibrio Ecológico y de Protección al Ambiente*, es la encargada de la orientación y precepto de la nueva política ambiental, fundada en el principio del desarrollo sustentable en el país.³⁹

Dicha Ley incorpora disposiciones encaminadas a definir principios y conceptos fundamentales en la política ambiental como los de sustentabilidad y biodiversidad; definir y regular los instrumentos de política ambiental considerando a la planeación ambiental, el ordenamiento ecológico del territorio, instrumentos económicos, regulación ambiental de los asentamientos humanos evaluación del impacto ambiental, normas oficiales mexicanas en materia ambiental, autorregulación y auditorías ambientales, investigación y educación ecológicas; establecer un marco jurídico ordenado otorgando atribuciones a las autoridades municipales; ampliar los márgenes legales de participación ciudadana en la gestión ambiental a través de mecanismos como la denuncia popular, el acceso a la información ambiental, y la posibilidad de impugnar las resoluciones que se deriven de la aplicación de la ley, así como promover las auditorías ambientales y los programas de autorregulación (INEGI, 2000).

De igual manera existen los diversos ordenamientos y disposiciones legales y administrativas, los cuales definen el marco normativo relativo a los actos de supervisión, vigilancia y cumplimiento de la citada ley en cada nivel de gobierno.

A nivel estatal y municipal es la Ley de Protección al Ambiente para el Desarrollo Sustentable del Estado de México.⁴⁰ Tiene entre sus objetivos, regular el ejercicio de las atribuciones que en materia ambiental correspondan a las autoridades estatales y municipales del Estado de México en sus respectivas competencias, y garantizar el derecho de toda persona, dentro del

³⁹ Dicha Ley se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* el 28 de enero de 1988 y fue modificada mediante Decreto publicado en ese mismo órgano de difusión el 13 de diciembre de 1996, misma que se encuentra vigente a la fecha.

⁴⁰ Esta ley fue publicada el 27 de noviembre de 1997 en la gaceta del Gobierno del Estado.

territorio del Estado de México, a vivir en un ambiente sano y equilibrado, adecuado para su desarrollo, salud y bienestar.

La ley establece que las autoridades centrales del Gobierno del Estado, así como las autoridades municipales deben participar en cualquier actividad relacionada con la protección del ambiente y el desarrollo sustentable del Estado de México. Con respecto al desarrollo sustentable se contemplan disposiciones referentes a la educación y cultura ambiental, así como una planeación al respecto, el ordenamiento ecológico del territorio, los económicos, la regulación ambiental de los asentamientos humanos, los criterios ecológicos y las normas técnicas ambientales, la evaluación del impacto ambiental, la autorregulación y las auditorías ambientales.

3.9.2 Las instituciones y autoridades

En materia de políticas ambientales se crearon distintas dependencias con el deseo de establecer, coordinar y programar tendientes a integrar propuestas del Estado de México y del Distrito Federal. Así se crea la *Comisión Ambiental Metropolitana (CAM)*.⁴¹ Es el órgano rector en la definición de políticas y acciones ambientales entre autoridades del Distrito Federal, Estado de México y Gobierno Federal.

Su importancia radica en crear un órgano de coordinación en la planificación y ejecución de acciones en la zona conurbada limítrofe del Estado de México con el Distrito Federal en materia de preservación y protección al ambiente, así como preservación y restauración del equilibrio ecológico. Su ámbito de competencia comprende a 16 delegaciones del DF y los municipios de Atizapán de Zaragoza, Coacalco de Berriozábal, Cuautitlán, Izcalli, Chalco, Chicoloapan, Chimalhuacán, Ecatepec, Huixquilucan, Ixtapaluca, Naucalpan de Juárez, Nezahualcoyótl, Nicolás Romero, Los Reyes la Paz, Tecámac, Tlalnepantla de Baz, Tultitlán y Valle de Chalco-Solidaridad, en el Estado de México. Texcoco y Atenco no fueron considerados.

El CAM cuenta con un Consejo Consultivo integrado por diversos especialistas, miembros del sector público y privado, y sectores de la comunidad científica entre otros. Opera con grupos de trabajo permanente o transitorio, que dan seguimiento a las políticas, proyectos, programas, acuerdos y acciones determinadas. Existen grupos de trabajo para temas como: *Programa para Mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México* y *Programa Metropolitano de Recursos Naturales*.

Algunas funciones de la Comisión Ambiental Metropolitana (CAM)

⁴¹ El antecedente de esta fue la Comisión para la Prevención y Control de la Contaminación Ambiental en la ZMVM, creada en 1992. Entre sus objetivos estaba verificar las acciones que las dependencias y entidades de la administración pública deban emprender contra la contaminación ambiental en la zona.

Dentro de las funciones más importantes de la Comisión Ambiental Metropolitana se encuentran:

- 1.-Definir, coordinar y dar seguimiento, en forma concurrente, a las políticas, programas y acciones en materia de protección al ambiente, y de preservación y restauración del equilibrio ecológico en la zona conurbada.
- 2.-Establecer los criterios y lineamientos para la integración de los programas, proyectos y acciones especiales para prevenir y controlar la contaminación ambiental y para proteger y restaurar los recursos naturales en la zona conurbada y su área de influencia ecológica.
- 3.-Establecer los mecanismos que garanticen la coordinación de acciones en materia de protección al ambiente, preservación y restauración del equilibrio ecológico en la zona conurbada.
- 4.-Proponer acciones y medidas para prevenir y controlar las contingencias ambientales.
- 5.-Concertar y coordinar la adopción de acciones conjuntas para la atención de la problemática de la zona conurbada en materia de recolección, tratamiento y disposición de desechos.
- 6.- Proponer el ordenamiento ecológico territorial de la zona conurbada y su área de influencia ecológica y promover la congruencia entre éste y los ordenamientos ecológicos territoriales locales.

Una de las limitaciones de esta Comisión es la poca o escasa participación de la ciudadanía en las diversas tomas de decisiones en materia ambiental, los criterios de sustentabilidad quedan en manos de personas y su referencia puede ser parcial o escasa a partir de un tipo de análisis o de un estudio; no involucra a los verdaderos afectados por la instrumentación de proyectos de este tipo, no se sabe si garantizan el manejo integral de los diversos problemas ambientales en la región oriente del Estado de México y su ZMCM; así mismo, no incluye a todos los municipios que hoy son considerados parte de la Zona Metropolitana. ¿Cuáles son los criterios para evaluar el ambiente y la calidad de vida en la ZMCM y municipios conurbados? Ésta y otras interrogantes son puntos que no permiten la comprensión adecuada en materia ambiental.

Fideicomiso Ambiental del Valle de México

El Fideicomiso Ambiental, creado en 1995 por los gobiernos del Distrito Federal, Estado de México y la Federación, es el instrumento a través del cual las autoridades ambientales de la ZMVM pueden captar y canalizar recursos adicionales para apoyar el financiamiento de programas, proyectos y acciones encaminadas a la prevención y el control de la contaminación ambiental de la ZMVM (INEGI, 2000).

El patrimonio de este fideicomiso se constituyó con las aportaciones del Gobierno Federal (un millón de pesos) y con el sobreprecio agregado a cada litro de las gasolinas expedidas en la Zona Metropolitana del Valle de México. Este sobreprecio fue la principal fuente de recursos y fue autorizado de esta manera:

- A partir de 1995, 1 centavo (menos IVA) por litro de gasolina Nova y Magna Sin.
- El 1 de mayo de 1996, se autorizó el segundo sobreprecio de 3 centavos por litro a la gasolina Nova y 1 centavo por litro a la gasolina Magna Sin (sin IVA).
- En 1997 se renovaron los sobreprecios autorizados con anterioridad con vigencia al 31 de diciembre del mismo año.

Programas que fueron financiados con el Fideicomiso ambiental:

- Recuperación de Vapores en Gasolineras.
- Auditoría Integral al Programa de Verificación Vehicular.
- Programa piloto para uso de gas natural en vehículos gubernamentales para impulsar el uso de combustibles alternos.
- Sistema de Información Ambiental del Valle Cuautitlán-Texcoco.
- Programa de la contaminación generada por la actividad artesanal de producción de tabique en municipios del Valle de Cuautitlán-Texcoco.
- Programa para mitigar la emisión de partículas suspendidas en el Valle de México.

A partir de enero de 1998, este fideicomiso dejó de percibir los fondos derivados del sobreprecio de las gasolinas. Estos fueron retenidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (INEGI, 2000).

Es evidente la falta de sensibilidad política así como la escasa o nula valoración de los problemas ambientales en la propuesta de una mejora para sus habitantes y todos los ecosistemas de esta región. No podemos sustraer el problema ambiental a un recurso de racionalidad económica o de administración de las finanzas, sin una explicación a los agentes socializantes e involucrados en este asunto que compete a toda la zona metropolitana del Valle de México, es un problema en el cual actúan factores sociales, de políticas públicas, de bienestar para las comunidades de esta zona que no pueden estar subordinados a criterios de racionalidad económica que no tengan el suficiente sustento para el beneficio y entendimiento social, político, jurídico, urbano y ambiental en esta gran zona; la escasa explicación así como una descripción técnica no es suficiente para reducir el problema ambiental en el Valle de México.

3.10 El programa de ordenación de la ZMVM

El 1 de marzo de 1999, el *Diario Oficial de la Federación*, órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, establece el acuerdo de la Comisión Metropolitana de Asentamientos Humanos, por lo cual aprobó el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana para el Valle de México. Para el caso de los municipios de Texcoco y Chimalhuacán, Atenco, Chiconcuac, Papalotla, Chiautla, Chicoloapan, establece lo siguiente: “En la

zona se considera que no existen riesgos ecológicos importantes, ni constituyen reservas ambientales indispensables, adicionalmente son espacios separados de la área urbana contigua a la ciudad..... ". Lo anterior constituye la principal medida de ordenación del territorio dentro de un escenario alternativo a la expansión indefinida y será desarrollada a la mayor profundidad como parte del Programa Proriente por parte del Estado de México. El mismo acuerdo establece la región **Agropolitano Oriente**: Ixtapaluca, Chalco, Tepetlaoxtoc, Chiautla, Papalotla, Acolman, Tezoyuca, Chiconcuac, Atenco y Texcoco.

Áreas susceptibles de urbanización: un área al oriente de Texcoco inmediata a Tepetlaoxtoc, ligada por la Carretera Peñón-Texcoco, con una superficie de 2,000 has y capacidad para 135,800 habitantes. También se propone el cinturón urbano alrededor de la sierra de Chimalhuache, estructurando la zona oriente de Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Chicoloapan, La Paz, Ixtapaluca y Chalco, con una superficie de 3,800 has y capacidad para albergar 257,900 habitantes. Como complemento de esta área se considera una zona industrial localizada al sur del nuevo desarrollo y cruzada por la autopista México-Puebla.⁴² La pregunta en todo caso sería ¿por qué no se consideró la opinión de los diversos actores de la zona oriente del Valle de México y de sus gobiernos locales?; este acuerdo muestra la poca sensibilidad de los gobiernos del Distrito Federal, del Estado de México y de la Federación así como a los habitantes de la región y en particular de los municipios estudiados. Fue violentada de esta manera la Constitución en los diversos niveles de gobierno dejando a un lado la autonomía municipal ya establecida en las recientes reformas al Artículo 115 de nuestra Carta Magna (1999). Por tal razón estos acuerdos no permiten superar los problemas aún sin resolver de los asentamientos humanos y de su posible impacto en el ambiente. La representación social y la participación ciudadana son indispensables en la toma de decisiones que afectan a toda zona como la mencionada.

Las problemáticas ambientales y urbanas son evaluables en el contexto de un determinado sistema de asentamientos a través de un cierto proceso histórico. No es válido considerar que todos los procesos de polarización y concentración urbana supongan inevitablemente la generación de determinados problemas ambientales, resultantes de desajustes entre una dotación relativamente fija de recursos naturales (agua, aire, suelo, etc.) y las demandas que genera una población urbana creciente. Con esos mismos factores pueden generarse problemas distintos por contar con contextos político-económicos diferentes.

Los ejidos en estos municipios se han visto presionados por el crecimiento demográfico de una población migrante como es el caso de Chimalhuacán, Texcoco y San Vicente Chicoloapan, así como por la búsqueda de nuevas opciones. La alteración de la norma y de las leyes ha permitido que tierras ejidales se conviertan en terrenos urbanos sin los servicios adecuados; este proceso ha causado daños no cuantificables al sector agropecuario y al ambiente.

⁴² *Diario Oficial*, segunda sección, 1 de marzo de 1999

A simple vista, se observa que los terrenos que fueron dedicados a la agricultura y ganadería hoy son tiraderos de desechos comerciales y de la pequeña industria; la polución, la contaminación química, la salinización y la degradación del suelo permiten poner la tierra en venta al mejor postor, muchas ocasiones sin la regularización o legalidad de los predios en los municipios referidos.

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo indica que, la población y los niveles de actividad económica han aumentado más rápidamente en los últimos cuatro decenios que en cualquier época de la historia de la humanidad. Desde 1959, la población mundial ha crecido de 2,500 a 6,000 millones a 1999, y el mayor crecimiento se presenta en los países en vías de desarrollo donde viven el 77% de la población mundial (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente), el mismo programa menciona que para la protección ambiental en México se requiere de la participación de todos los sectores: gobierno, sociedad, iniciativa privada y organismos ecologistas y no gubernamentales, de ahí la importancia de educar a la sociedad de manera propositiva, explicando la conservación y manejo de los recursos naturales y no naturales a disposición de una comunidad.⁴³

El problema principal que representa la contaminación ambiental en la población de la región de estudio, es que aún existe una gran ignorancia en cuanto a estos temas, los efectos en el organismo humano como son las conjuntivitis, las molestias y enfermedades respiratorias y gastrointestinales así como enfermedades en la piel, nerviosas y otras que todavía no son investigadas de manera oficial; además, no existen organismos oficiales o privados que a la fecha presenten algunos resultados o diagnósticos referidos al caso. Los efectos que puede causar la contaminación sobre los organismos humanos; sólo existe bibliografía sobre los efectos contaminantes en otros organismos, los límites que pueden absorber ciertos seres vivos; se conocen las aves y pájaros que mueren en la zona metropolitana, los estudios técnicos de los efectos de las partículas suspendidas por contaminantes, los efectos de la degradación en los suelos del Valle de México, la contaminación de los ríos de la región, el efecto de los tiraderos a cielo abierto, el escaso tratamiento o inadecuado uso de las aguas "negras", los efectos del cambio climático, el escaso uso que presentan los suelos infértiles, la defecación de humanos y animales sin la prevención adecuada, el deterioro de la capa de ozono, y todo esto son, entre otros, elementos que conoce cierta parte de la población en la región referida, pero aún no se establece una cultura preventiva, ni una educación ambiental que prevenga el uso y conservación de los recursos naturales en los municipios estudiados.

El problema de la pobreza no se excluye, pero el desarrollo impulsado en la región ha sido determinante en la conformación económica y ambiental de la misma. No se puede culpar de la contaminación ambiental ni de sus efectos al

⁴³ Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, informe anual Pág. 37-45, 1993.

gran crecimiento de una tasa de natalidad demasiado alta o a la correlación de que a mayor ingreso mayor calidad ambiental; el aire que se respira no es tan sólo de un grupo poblacional; es de todos los que respiramos, bebemos el agua y consumimos productos de la naturaleza en general.

Los nuevos enfoques de planificación urbana local y regional revaloran el papel y la importancia del nuevo ordenamiento *ecológico territorial*, en cuanto que permite evaluar la importancia de las actividades sociales, económicas, políticas, ambientales y culturales a partir de un detallado conocimiento de su situación y de las potencialidades de los recursos naturales (Provencio, Enrique, 1999). Es así que el ordenamiento territorial y el diagnóstico ambiental y los indicadores permiten acercarse al estudio, análisis y propuestas de los gobiernos locales y de su impacto regional, de la valoración de las principales potencialidades y conflictos así como de opciones para el desarrollo sustentable de un municipio y de una región.

TEXCOCO DE MORA

4.1 Breve referencia histórica

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

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

Los acolhuaque siempre se sintieron orgullosos de ser descendientes de los chichimecas. Por lo menos desde el siglo VII, llegaron al centro de México provenientes del norte. Para Pulido (1999), la erección de Texcoco debió haber sido a finales del siglo XII o principios del XIII. El nombre de Texcoco, significa "*Jarillas en el risco*". Antes de la llegada de los españoles a Texcoco los "*tlatoanis*" o principales personas del señorío fueron: Nopaltzin, Tlotzin, Quinantzin, Ixtlixóchitl, Nezahualcóyotl, Nezahualpilli y Cacamatzin. Casi siempre se piensa en Texcoco y se asocia al nombre del Rey poeta Nezahualcóyotl, cuyo nombre significa "*Coyote hambriento*". En tiempos de este Rey, Texcoco estaba poblado por más de doscientos mil habitantes, distribuidos en treinta mil casas, con diversas clases sociales y con características sociopolíticas y económicas muy particulares ubicados en el Valle de México. Texcoco obtiene su mayor relevancia con un gran *Tlatoani* llamado: **Acolmiztli Nezahualcóyotl**, quien tuvo como padres a Ixtlixóchitl *el viejo* y a Matlacihuatl. Nace Nezahualcóyotl el año ce-tochtli, o sea el año uno conejo, que corresponde al 28 de abril de 1402 y en signo y día venado; cuentan que cuando nace Nezahualcóyotl sale el Sol a primera hora (Martínez, 1982).

Desde los días de su infancia recibió una esmerada educación, tanto de sus padres como de sus maestros. Su reinado comprende más de cuarenta años, en la que Texcoco presenta esplendor, florecen las artes y la cultura, Nezahualcóyotl edificó palacios, templos, jardines y el primer jardín botánico y zoológico en el cerro de Tetzcutzingo, en donde en la actualidad todavía se

contemplan vestigios. Su palacio se supone estuvo donde existen los restos del llamado “cerrito de los melones”; fue consejero de los reyes aztecas y dirigió la construcción de calzadas de la ahora Ciudad de México, con obras de ingeniería como la introducción de agua dulce a la misma ciudad, la separación de aguas saladas para evitar inundaciones de los lagos de Texcoco y Xochimilco, entre otras. En su palacio tenía salas dedicadas a la música, poesía, astronomía, estudio de leyes, para desarrollar su pensamiento filosófico, que transcurridos más de 600 años aún existen restos de su trabajo. En su concepto sólo existía un dios. Era un hombre humano, sentimental y enérgico, servidor de su pueblo. Murió en el año de 6 pedernal que corresponde a 1472, sin saber el lugar exacto donde fue sepultado.

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

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

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

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

Texcoco es una de las poblaciones víctimas de la guerra. Hija de la antigua y hermosa capital del imperio Chichimeca que desapareció completamente, se asentó sobre los escombros de la antigua reina hundida para siempre en los bordes del Lago y prolongó por decirlo así, una especie de vida póstuma de ésta, siquiera para acusar con su aspecto miserable de los estragos de la conquista extranjera....⁴⁴

La erección se dio en 1534, y en 1824 Texcoco se consideraba capital del Estado de México; oficialmente se le reconoció la erección de Ayuntamiento en 1875. En Texcoco se promulgó la Primera Constitución del Estado de México, el 14 de febrero de 1827, como un homenaje al insigne pensador liberal doctor

⁴⁴ Léase. *Semblanzas del Estado de México*, por Mario Colín Sánchez, en la obra de Ignacio Manuel Altamirano. 1990.

José María Luis Mora (1794-1852). Por su influencia en la citada Constitución, el municipio lleva el nombre de Texcoco de Mora.

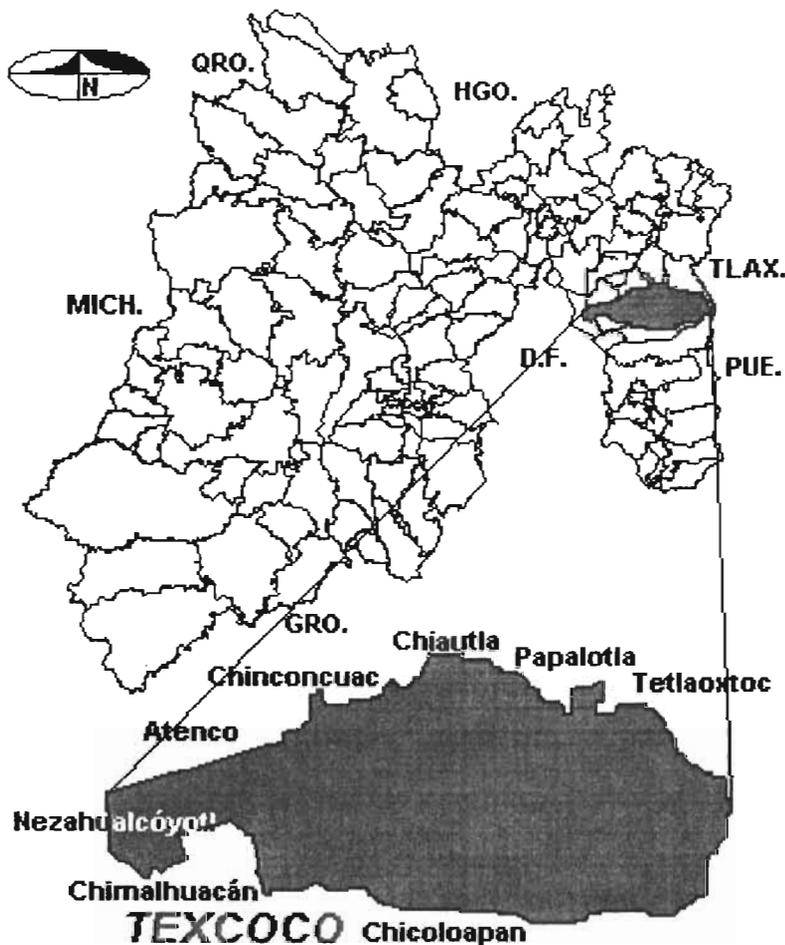
Este municipio presentaba una vocación agrícola-ganadera en los años de 1940-1980, en los años sesentas contaba con 27 ranchos y más de 100 000 vacas lecheras; hoy sólo existen tres de esos ranchos (Pulido, 1999). Así mismo, es conocido como un centro de influencia educativa importante ya que ahí se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

4.2 Características socioeconómicas, territoriales y ambientales

El municipio de Texcoco se localiza en el oriente del Estado de México y forma parte del Valle-Cuautitlán Texcoco (VCT), así como del área metropolitana de la Ciudad de México en su parte oriente (Garza, 2000). Se ubica a 23 kilómetros del Distrito Federal en la parte nororiente del Estado, pertenece a la Región Económica III que lleva su nombre, es sede de distrito judicial, electoral y rentístico. Limita al norte con los municipios de Atenco, Chiconcuac, Chiautla, Papalotla y Tepetlaoxtoc; al sur con Chimalhuacán, San Vicente Chicoloapan, Ixtapaluca y Nezahualcóyotl; al este con el estado de Puebla y Tlaxcala y al Oeste con Ciudad Nezahualcóyotl. Ver mapa 1.

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

La superficie, según el gobierno del Estado, es de 428.53 km², en la cual habitan, 204,102 habitantes (INEGI, 2000). La cabecera municipal concentra más de 105,000 habitantes, es por tanto una ciudad media y en sus diversas comunidades concentra el resto de la población en un total de 53 delegaciones, pueblos y rancherías, con una densidad de 405,34 hab/km², la cual es menor con respecto a la del Estado de México, que es de: 610.25 hab/km².



UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL MUNICIPIO DE TEXCOCO

MAPA 1

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

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

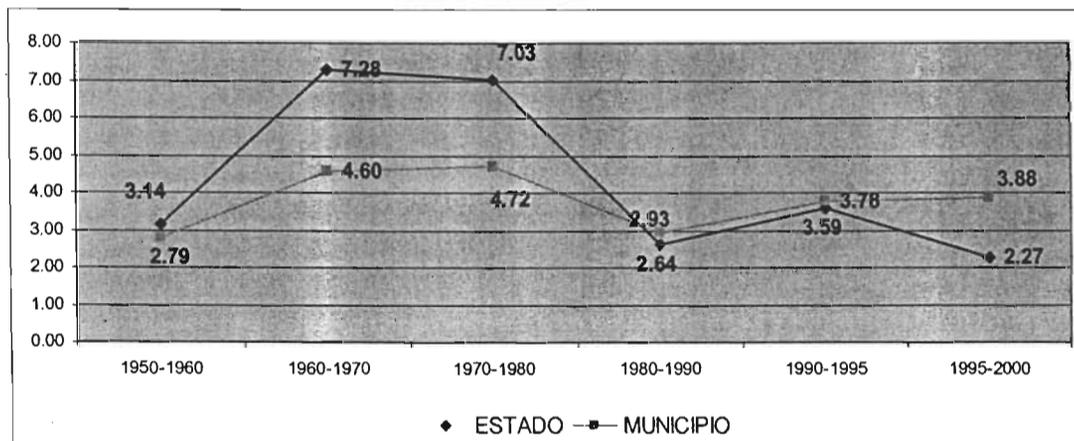
ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA

parte, el municipio de Texcoco decreció su crecimiento de 4.28 en los años noventas a 3.34 en el 2000.

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

GRÁFICA 3

TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL DE TEXCOCO



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

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

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

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

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

CUADRO 6.

ACTIVIDADES POR SECTOR ECONÓMICO EN TEXCOCO

	Sector			
	I	II	III	no específico
Estado	5.12	30.86	58.57	3.59
Municipio	6.90	27.19	61.26	3.58

Fuente: INEGI, 2000

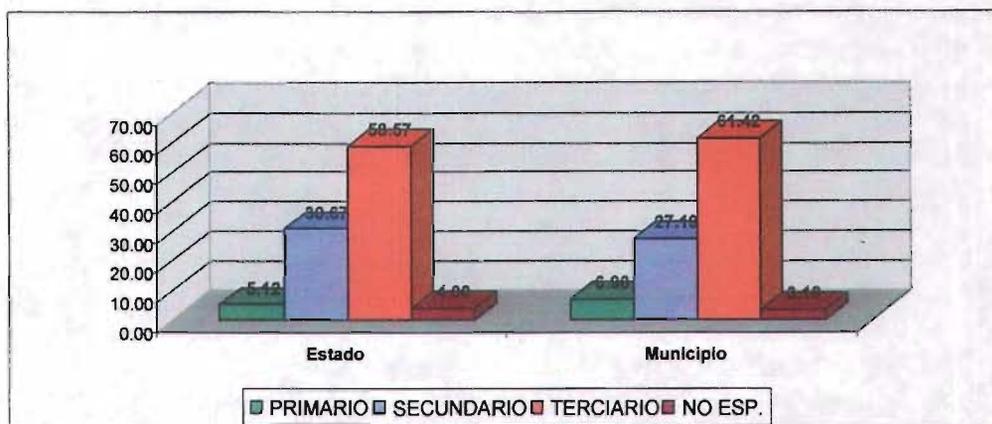
Texcoco es un municipio donde la actividad comercial, de servicios y pequeña industria maquiladora es fundamentalmente en su economía. La gran cantidad de establecimientos comerciales formales e informales, taxis con permisos oficiales y no oficiales así como instituciones educativas son los que sostienen su estructura económica.

La elevación de los niveles económicos de un municipio o de cualquier otra unidad económico-administrativa no tiene una importancia por sí misma. Si bien, el crecimiento de la actividad económica es una condición necesaria para el mejoramiento de las condiciones de vida, no es suficiente si no se combina con factores de ingreso y de calidad de vida, hacia lo cual deben tender las acciones del gobierno municipal.⁴⁵ (Ver Gráfica 4).

⁴⁵ Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Texcoco, Edomex., 2002. Pág. 23.

GRÁFICA 4.

DISTRIBUCION DE LA PEA POR SECTOR DE ACTIVIDAD



Fuente: INEGI, 2000.

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

Así mismo, Texcoco se caracteriza como un centro importante educativo, en la rama de servicios, pues se encuentran instaladas instituciones como la Universidad Autónoma Chapingo (UACH), que cuenta con más de 6,000 estudiantes, 1,210 Académicos, 2,623 administrativos (Anuario Estadístico, 2000); el Colegio de Posgraduados (CP), centro público de investigación en ciencias agrícolas y desarrollo agrícola de posgrado, cuenta con más de 600 docentes, 1,400 administrativos y más de 700 alumnos de posgrado; el Centro Internacional de Mejoramiento de Maíz y Trigo (CIMMYT), institución dedicada a la investigación de maíz y trigo en el ámbito internacional, con más de 200 investigadores y 600 trabajadores. Las anteriores instituciones en conjunto tienen un presupuesto superior a 1,800 millones de pesos de manera anualizada, el gasto de sueldos y salarios es en promedio del 70 por ciento del presupuesto asignado. También existe el INIFAP, Valle de México, institución dedicada a la investigación forestal y agropecuaria; cuenta con más de 150 investigadores y 200 trabajadores administrativos; existe la Unidad Académica Texcoco dependiente de la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM), con más de 2,300 alumnos y 150 profesores; un Campus de la Universidad del Valle de México, con más de 1,200 alumnos y 120 académicos, así como tres universidades privadas de distinta denominación.

Lo anterior ubica a Texcoco como un municipio importante por la cantidad de instituciones dedicadas a la educación e investigación a nivel Licenciatura y Posgrado. De toda la Región III, no existe en 25 municipios del oriente del Estado de México las características en prestación de servicios educativos con que cuenta este municipio, lo anterior ha permitido dar empleo a más de siete

mil personas con una derrama importante en la economía del municipio y de la región.

Con respecto a la infraestructura urbana y la cobertura de servicios públicos, el municipio puede considerarse como aceptable. La dotación de agua potable es de 93.9 y con drenaje de 88.0 por ciento, viviendas con drenaje y electricidad 82.92 por ciento del total de viviendas, con energía eléctrica 99 por ciento; el total de viviendas registradas según el censo del 2000 fue de 43,819, con un promedio de 4.6 ocupantes en viviendas particulares (hacinamiento). Datos no precisos abundan en el alumbrado público; el municipio estima una cobertura del 75 por ciento, pero puede ser de 65 por ciento de cobertura real municipal. Existe rezago para varias comunidades y calles de la ciudad de Texcoco. Por lo que respecta a la basura, Texcoco genera aproximadamente 350 toneladas al día, de este volumen sólo 125 toneladas son recolectadas; es decir, sólo el 35.7 % se recolecta, existiendo un grave rezago que aún no resuelve el gobierno municipal (Plan de Desarrollo Municipal. 2000-2003).

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

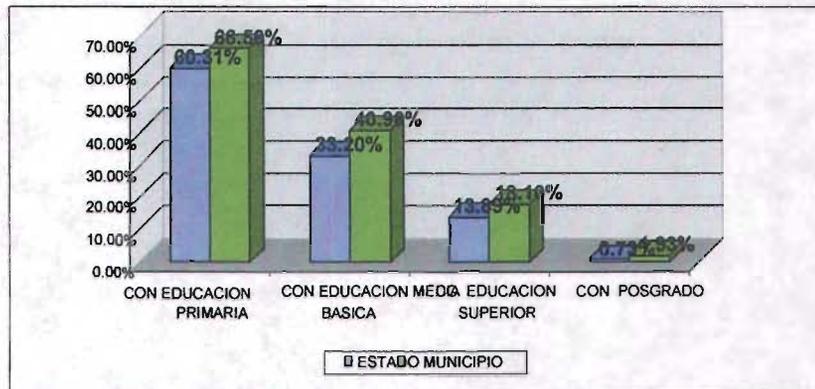
Una de las demandas más importantes en Texcoco y Atenco, así como en más de 30 municipios del oriente del Estado de México, particular en aquellos que son conurbados a la gran Ciudad de México, es municipalizar el tránsito y la policía estatal, toda vez que poco o casi nada resuelve en materia de ordenamiento vehicular terrestre, parecería que al Estado de México el tema de transporte público concesionado se les fue de las manos, y es uno de los asuntos más delicados y complejos de resolver por cualquier administración local y estatal.

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

El municipio cuenta con 95% de alfabetizados, lo cual le coloca un poco arriba del nivel del estado que es del 93%, de estas 93,679 personas el 66% presentan educación primaria terminada, el 25% educación media básica, el 18% educación superior y sólo el 1.93 educación de posgrado. Todos estos valores son superiores a los presentados por el estado. Ver gráfica 5.

GRÁFICA 5

NIVEL DE ESCOLARIDAD ESTADO/MUNICIPIO 2000. TEXCOCO



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

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

En lo que se refiere al *Área de Geoestadística Básica (AGEB)*¹, encontramos que este municipio muestra los siguientes datos: cuenta con una población urbana de 193,672 habitantes de un total de 204,102 (INEGI, 2000); el total de AGEBS, consideradas de muy alta vulnerabilidad son 9, lo que representa un total de 4,892 personas; de alta vulnerabilidad se ubica a 22 AGEBS, lo que significa un total de 40,674 habitantes; de vulnerabilidad media son considerados 22 AGEBS, lo que representa un total de 42,804 habitantes; de baja vulnerabilidad son considerados 19 AGEBS, lo que representa un total de 58,148 personas; de muy baja vulnerabilidad son considerados 47,154 habitantes de este municipio.

¹ El objetivo de elaborar un indicador a nivel de AGEBS parte del hecho de que alcanzar el pleno desarrollo social, la equidad y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, exige la identificación desagregada de las diferentes dimensiones y partes que conforman un territorio, un municipio o una región. La identificación de las diferentes características intramunicipales constituye una poderosa herramienta para la planeación y el desarrollo municipal. Esta perspectiva que toma las distintas AGEBS de la entidad como universo de estudio, no busca sustituir los aportes que se han hecho en la materia de marginación en los espacios rurales, en todo caso, permitiera complementar estos últimos, bajo el entendido de que es pertinente tener dos indicadores que hagan posible evaluar dos realidades distintas.

Es importante referirse que estas AGEBS fueron elaboradas por el INEGI y el Gobierno del Estado de México, con la idea de establecer un índice de vulnerabilidad⁴⁷ que permita expresar las condiciones de fragilidad social, sumando así otras variables a aquellas que miden la pobreza o la marginación; utilizando para ello, el nivel de agregación a fin de poder investigar las desigualdades que existen al interior de los municipios ⁴⁸ (Secretaría de Desarrollo Social, Edomex, 2003).

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

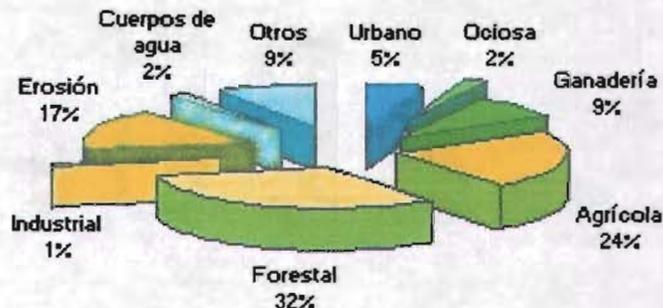
⁴⁷ Julio Boltvinik, refiere que casi todas las mediciones de pobreza son en cierta medida normativas, ya que establecen una serie de elementos como el ingreso o el consumo de ciertos bienes y servicios como fundamentales, y que sirven como criterio de distinción para los que son pobres y los que no son. Así, el Índice de Vulnerabilidad propuesto por la Secretaría de Desarrollo Social, del Estado de México, considera una propuesta de medición para el estado.

⁴⁸ La *AGEB* es considerada por distintos investigadores urbanos como la unidad territorial en demarcar el contorno de la mancha urbana; se define como el área integrada por una superficie edificada, habitada y/o urbanizada con usos de suelo no agropecuario o forestal y que, partiendo de un núcleo, presenta continuidad física en todas direcciones hasta ser interrumpida en forma notoria por terrenos de uso no urbano.

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

GRÁFICA 6

**USOS DE SUELO EN
TEXCOCO**



En Texcoco, el suelo está relacionado con sedimentos de tierras arcillosas, producto de un proceso lacustre de barro. La tierra degradada o con fines de tipo habitacional o urbano depende del uso que se le ha aplicado en este último decenio; son tierras blandas sobre las cuales se asienta una parte importante de la población desde épocas prehispánicas.

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

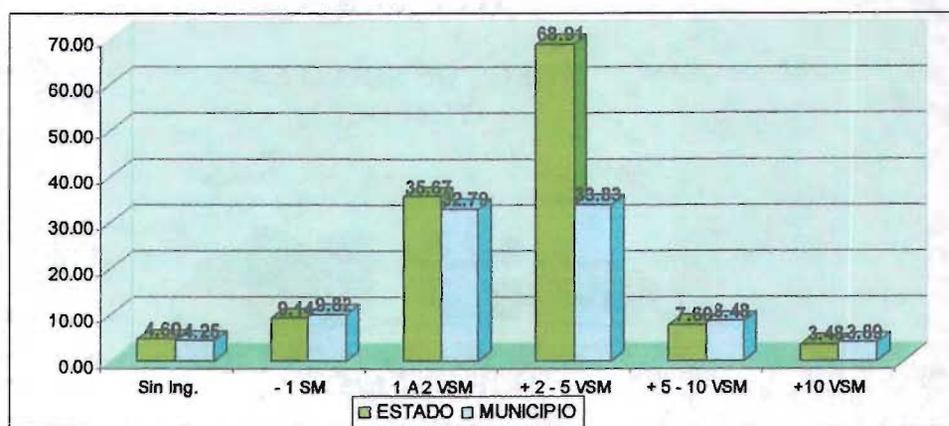
Parte de nuestro análisis es ubicar el papel que juegan los ayuntamientos, como instrumentos de desarrollo regional, al que contribuyen los servicios que en mucho representa un tipo de desarrollo urbano y las formas de una nueva relación entre gobernantes y gobernados. Los municipios poco a poco se presentan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

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

Tepetlaoxtoc) y por debajo de municipios con un gran número de población como Chimalhuacán.

GRÁFICA 7

NIVEL DE INGRESOS, ESTADO/MUNICIPIO TEXCOCO



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

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

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

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

Lo ambiental

Las características del uso, así como la conservación de los recursos naturales, son experimentadas día con día por la población que habita en estos municipios de la zona oriente del Valle de México; las tasas de migración

campo-ciudad así como la puesta en marcha de modelos de "desarrollo" o "crecimiento económico", son algunos puntos que se observan en los municipios de esta zona que es una de las regiones consideradas, (según estudios de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Gobierno de la Ciudad de México, Universidad Autónoma Chapingo y Colegio de Posgraduados y otros organismos nacionales) como aquellas en las que la degradación de recursos naturales probablemente se dé en los índices más altos, debido a la gran contaminación atmosférica, la polución de las aguas y de los suelos, la pérdida de los hábitat naturales de desarrollo para numerosas especies de flora y fauna (y de las mismas especies). También altos índices de deforestación y de erosión, la contaminación del suelo y aguas superficiales y subterráneas por el uso indiscriminado de agroquímicos, sobre todo en la agricultura intensiva de hortalizas y en los invernaderos de floricultura, la contaminación con desechos sólidos y basura ocurre alrededor del ex Lago de Texcoco, así como a lo largo de todos los ríos y carreteras locales del municipio de Texcoco.

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

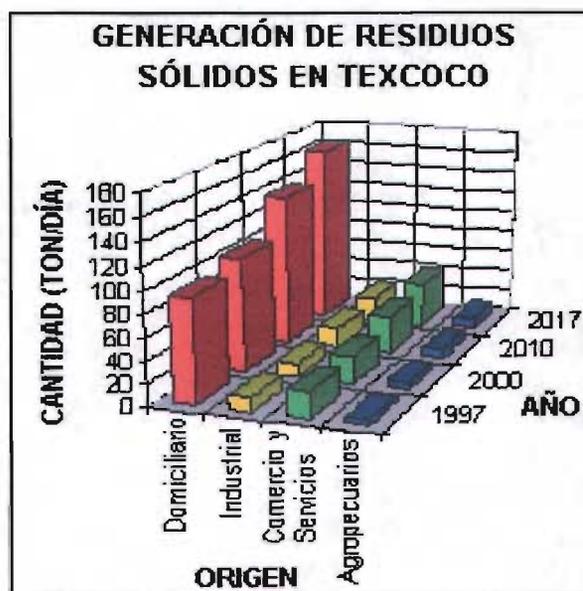
La política ambiental se reconoce en la política urbana como un determinante fundamental de la dinámica espacial y territorial de la ciudad. La organización física de la estructura urbana es un factor que moldea los patrones de convivencia, consumo, demanda de energía y usos de los recursos comunes ambientales. De esto dependen las condiciones para asegurar la sustentabilidad de la ciudad a través de una política ambiental urbana eficaz e integral.⁴⁹

La contaminación por aguas negras y la demanda por el uso de éstas para mejorar los terrenos salitrosos y para riego de alfalfa representan una necesidad prioritaria; la acumulación de basura estimada en más de 350 toneladas diarias, sólo 125 se recolectan diariamente, con 1.7 Kg./día/habitante (Plan de Desarrollo Municipal de Texcoco, 2000-2003: 17) lo cual representa un problema a corto y mediano plazo aún sin resolver. El problema de la basura parece ser más complejo, pues se estima que para el 2005 concluirá la vida útil del relleno sanitario del bordo Xochiaca, donde se deposita la basura y

⁴⁹ Programa de Ordenamiento Ecológico del Municipio de Texcoco de Mora, Editado por el Gobierno del Estado de México y H. Ayuntamiento de Texcoco de Mora, 2004.

diferentes desechos de Texcoco, Atenco, Ixtapaluca, Los Reyes, Ciudad Nezahualcóyotl y varias delegaciones de la Ciudad de México. No existe relleno sanitario regional o local, la basura se dispone en el tiradero del Bordo poniente 2 ex Lago de Texcoco. Ver siguiente gráfica.

GRÁFICA 8



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

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

Por otro lado, el municipio cuenta con cuatro minas donde se extrae arena y grava, con un volumen de 1, 498. 800 m³ de material al año; por esta actividad se producen 397.94 toneladas de contaminante al año.⁵⁰

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

⁵⁰ Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Texcoco. Edomex, 2000, Pág.17.

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

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

Uno de los principales cuerpos de agua es el Lago Nabor Carrillo, dentro del ex Lago de Texcoco. Los escurrimientos de los cerros Telapón y El Mirador o Tláloc generan una zona de enorme calidad agrológica en la subregión Texcoco, por lo que es fundamental evitar el deterioro y ocupación de esta zona. El Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio del Estado de México caracteriza al Municipio de Texcoco con 33 cuerpos de agua en una superficie de 246.42 has. Pese a que la precipitación promedio del municipio de Texcoco es de 750 milímetros anuales, superior a la media del VCT, como se señaló en la fase descriptiva, poca es el agua que se aprovecha directamente o se rescata de manantiales y pozos con recarga natural. La zona noreste del municipio presenta áreas de precipitación de hasta 950 mm, aunque la isoyeta de 550 mm y la de 650 mm. son las que ocupan la mayor superficie del municipio (el 80%).⁵¹

El municipio de Texcoco forma parte de la cuenca del Valle de México y otrora del propio Lago de Texcoco, hacia donde fluían los ríos de la vertiente de la zona occidental de la Sierra Nevada. Este municipio cuenta con cinco ríos, su gran mayoría contaminados por plomo (Pb), bióxido de azufre (SO₂), monóxido de carbono (CO₂) y diversos hidrocarburos, entre otros contaminantes.⁵²

Si bien los ríos se generan en la parte alta de la Sierra Nevada producto del deshielo y de las precipitaciones, al ir pasando por cada una de las localidades

⁵¹ Programa de Ordenamiento Ecológico del Municipio de Texcoco, Ob. cit; el documento se encuentra en la etapa de análisis y aprobación por el H. Ayuntamiento; su elaboración estuvo a cargo de la Secretaría de Ecología del Gobierno del Estado de México. Mayo de 2004.

⁵² "Reporte ambiental del Río Texcoco". INSTRUCT, Pág. 17-23, 1998.

son utilizados como receptores de las redes del drenaje; esta situación provoca que al cruzar por la cabecera municipal y los poblados de más abajo, estos ríos ya presenten un alto nivel de contaminación. Otro asunto es la concentración de basura así como la descarga de las aguas residuales y drenajes domésticos de las localidades del municipio a los ríos y canales que cruzan de este a oeste, y que desembocan en el ex vaso de Texcoco. Es de señalar que la fuente de contaminación o descarga de aguas residuales se da tanto en las comunidades tradicionales del municipio como en las colonias modernas.⁵³

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

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

- a) Se confunde desarrollo sustentable con la instalación de drenaje y puesta de lámparas de energía eléctrica en distintas comunidades.
- b) Se habla de la protección al entorno y al ambiente y se dice que de conformidad a la ley de Protección para el Desarrollo Sustentable y con el Reglamento de Protección al Ambiente se dan “vistos buenos” en actividades de comercio, empresariales y de servicio.
- c) Se mencionan denuncias ciudadanas, en relación a basura, ruido, derribo de árboles entre otros y sumaron, en el año 2003 un total de diecinueve, en un municipio de más de 50 localidades y una población que rebasa los 220 mil habitantes.
- d) Se menciona el nivel de coordinación con instituciones nacionales e internacionales en la conservación, restauración y aprovechamiento de los recursos naturales; pero no especifica cuáles son estas instituciones y qué tareas se han realizado y los resultados obtenidos.

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

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

⁵³ Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Texcoco, Edomex, 2003. Pág. 51.

En los informes de gobierno presentados no aparece la inversión realizada en materia ambiental y ecológica. Es así que los asuntos ambientales parecen estar en segundo plano.⁵⁴

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

CUADRO 7

EMISIONES QUE CONTAMINAN EL RECURSO AIRE EN TEXCOCO

Fuentes móviles	41275
Fuentes fijas ⁵⁵	152
Fuentes puntuales	n/d
Industria de riego	32
Emisor	n/d
Tabiqueras	n/d
Hornos alfareros	n/d
Gasolineras	7
Gaseras	2
Ductos PEMEX	n/d
Incendios industriales	n/d

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

El centro de control de la red automática de monitoreo atmosférico considera que en distintos municipios del oriente del Estado de México, existen contaminantes que afectan la salud de los habitantes del Valle de México.⁵⁶

⁵⁴ Llama la atención que en la administración 2000-2003, El Presidente Municipal, Horacio Duarte tenía en su estructura orgánica la Dirección de Ecología; asimismo, la Dirección de Desarrollo Urbano y Obras Públicas era una sola. En el inicio de la nueva administración municipal, 2003-2006, la Dirección de Ecología desaparece y en todo caso se crea una nueva dirección de Obras Públicas, misma que es ocupada por el hermano de Duarte Olivares en la administración 2003-2006.

⁵⁵ Se considera Fuente Fija, aquellas instalaciones que en forma permanente tienen como finalidad desarrollar operaciones o procesos de tipo industrial o comercial, así como de servicios y actividades que genere o puedan generar emisiones contaminantes a la atmósfera.

⁵⁶ Este centro es coordinado por la Comisión Ambiental Metropolitana, el municipio de Texcoco no está considerado como parte del monitoreo frecuente que se realiza en los municipios del noreste de la ciudad, sin embargo los flujos de aire afectan a todo el Valle de México aun aquellos municipios que no entren en los programas de contingencia ambiental. Este programa considera a todas las delegaciones del Distrito Federal y a 18 municipios del Estado de México, en especial los más grandes por su número de habitantes y que se encuentra de manera conurbada a la Ciudad de México; Texcoco tiene colindancia con

Dentro de los principales elementos de contaminación destacan el ozono, bióxido de azufre, bióxido de nitrógeno, monóxido de carbono, los cuales se ubican en el noreste de la zona metropolitana y en el oriente del Estado de México; estos son monitoreados de manera periódica; los contaminantes atmosféricos en promedio no exceden la norma que considera la comisión ambiental, ya que estos niveles se ubican entre 67 y 69 IMECAS.⁵⁷

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

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

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

4.3 Ocupación del suelo y asentamientos irregulares

El asentamiento urbano se da a partir de la estructura territorial con sus más de 50 localidades, pero principalmente en los ejes carreteros de México-Calpulalpan-Veracruz y México-Texcoco y Texcoco vía cuota Peñón, donde se encuentra el mayor asiento de la población. Comunidades como Santiaguito, Tulantongo, San Simón, y asentamientos irregulares y regulares al sur del municipio cerca de Montecillo, Coatlinchán, Lomas de San Esteban, Cuautlalpan, San Bernardino, y Huexotla, entre otras delegaciones surgidas

municipios como Chimalhuacán y San Vicente Chicoloapan, los cuales están en el programa de contingencias ambientales.

⁵⁷ IMECAS.- Índice Metropolitano de la Calidad de Aire. La Comisión Metropolitana considera que superando los 100 IMECAS, no son satisfactorias las condiciones atmosféricas en la zona metropolitana.

dentro de esos pueblos. Se presenta un continuo urbano hacia el norte con municipios como San Andrés Chiautla y Papalotla, al sur con San Vicente Chicoloapan y Chimalhuacán. El Plan de Desarrollo Municipal 2000-2003, plantea una reordenación habitacional y de servicios al oriente, por la carretera al "Molino de las Flores", donde pueda planificarse un mejor crecimiento urbano, que permite preservar las zonas agrícolas de mayor productividad, que cada día dejan de ser rentables por la crisis que atraviesa el campo mexicano desde hace más de tres decenios y esta es una de las razones por la que muchos de sus propietarios tienden a vender su tierra para posible uso urbano.

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

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

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

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

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

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

-Se estima que en el municipio de Texcoco se localizan 4,869 propietarios de terrenos agrícolas: 34.38% pequeña propiedad, 5.75% comunal y 59.87% ejidal.⁵⁸

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

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

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

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

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

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

4.4 *La vida política y social*

El Estado de México es gobernado por el Partido Revolucionario Institucional (PRI), actualmente es la entidad que más votos representa para el país. Es conocido el poderío político de los gobernantes mexiquenses, con la incursión

⁵⁸ Panorama Socioeconómico y Demográfico de Texcoco. Indicadores para la Planeación Municipal, Gobierno del Municipio de Texcoco, 1997-2000.

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

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

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

- Debe existir por parte del Ejecutivo Estatal la idea de recuperar el mayor número de municipios del oriente del Estado de México, lo cual supone el diseño de una estrategia que pueda revertir una tendencia electoral por el PRD y el PAN. La clasificación de prioridades depende en gran medida de criterios políticos y no de un simple cálculo electoral, ya que el entorno regional va más allá de los votos para un trienio y el interés es de gobiernos locales y gobernabilidad.
- En los municipios materia de esta investigación existe una presencia importante del Partido de la Revolución Democrática, en especial Texcoco y San Vicente Chicoloapan, cuyos Ayuntamientos son gobernados por el P R D Ayuntamientos como: Chimalhuacán, Atenco, Chiautla, Papalotla, tienen presencia con regidores en cada uno de los Ayuntamientos. En el caso de Atenco, el PRD, es la segunda fuerza política.

Los partidos políticos que tienen presencia y representan las distintas fuerzas políticas, han transformado el tejido y la conformación de cada municipio, de cada distrito electoral, de las distintas cámaras de senadores y de diputados.

En esta región tienen presencia los tres grandes partidos (PRI, PRD y PAN); la lucha política se ha transformado en esta región a partir del llamado movimiento del Frente Democrático Nacional (FDN) que encabezó Cuautémoc Cárdenas en los años de 1987-1988; posteriormente se fundó el PRD. En las elecciones de 1996 existió la llamada influencia cardenista, en la cual se registraron el mayor número de diputados y senadores del PRD; con 16 diputaciones locales y seis diputados federales así como 26 presidencias municipales gobernadas por el PRD en el Estado de México, entre las que destacan por su número de votantes: Nezahualcóyotl, Los Reyes La Paz, Texcoco, Zumpango, Isidro Fabela, Chiconcuac, y Acolman, entre otras. El panorama ha cambiado para 2003, y se observa un avance del PRD en la región, 23 presidencias pertenecen al PRD, el PAN avanza y existe una recuperación del PRI en aquellos municipios que antes eran del PRD y del PAN. Partidos como “Convergencia”, “Partido del Trabajo”, van en aumento en estos municipios del oriente.

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

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

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

Para muchos investigadores y analistas, el Estado de México representa el principal laboratorio político-electoral, y puede indicar la tendencia de lo que

serán las próximas elecciones del 6 de julio del 2003 y del 2005, donde se votará el próximo gobernador mexiquense. Datos del Instituto Electoral del Estado de México (IEEM, marzo, 2003) dicen que el PRI y la alianza con el Verde Ecologista, obtuvo el control del Congreso Mexiquense, 68 alcaldías, con más de un millón 60 mil votos, lo que representa el 34 por ciento de la votación, pero no del padrón electoral, toda vez que aproximadamente 5 millones de mexiquenses no acudieron a votar; entre ellos dos millones que sí lo hicieron en la elección del año 2000. El PRI obtuvo la primera mayoría con 24 diputados, seguidos por el PAN con 11 y el PRD con 10. Las elecciones en el Estado de México tuvieron un abstencionismo mayor del 60 por ciento, mostrando un nuevo reacomodo de las fuerzas políticas en la entidad con la mayor cantidad de electores del país (8.3 millones), y que por su importancia estratégica en el mapa electoral significó costosas campañas, de prestigio y credibilidad entre las principales fuerzas políticas representadas por el Partido Revolucionario Institucional, el Partido Acción Nacional y el Partido de la Revolución Democrática (IEEM,2003).

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

Principales cambios de gobiernos municipales del 2003.

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

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

De esta forma, el mapa político electoral del Estado de México sufre nuevos cambios. Con el fallo del Tribunal Electoral, Alianza para Todos PRI-PVEM ganó 69 municipios, a estos se deben agregar dos más que son Isidro Fabela y Valle de Chalco, que originalmente habían sido para el Partido de la Sociedad Nacionalista y el PRD; sin embargo los presidentes municipales electos renunciaron a los partidos que los llevaron al poder y se reintegraron al PRI, con lo que la cuota de municipios alcanzados llega a 71 por 23 del PAN (restándole Tepetzotlán, que originalmente había ganado): mientras que el PRD se quedó con 21; el Partido del Trabajo con cuatro; Convergencia con tres y el PAS con uno.⁵⁹

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

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

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

Los procesos electorales del 2000 y 2003 en la región oriente del Estado de México y en el municipio de Texcoco, no están ajenos a las características del sistema político mexicano. La imposición de candidatos para los puestos de elección popular parece ser una constante en los principales partidos políticos. El PRD gobierna en Texcoco desde hace dos trienios, esta es la tercera ocasión que gobernará con *Higinio Martínez Miranda*, 2003-2006. Las prácticas del relleno o robo de urnas parecen procedimientos pasados; ahora la compra del voto inducido se da con la entrega de materiales de construcción (cemento, varilla, arena o grava); en otras ocasiones con la repartición de despensas o la ayuda financiera a grupos sociales más desprotegidos.

El panorama político en este municipio parece con una tendencia para que el PRD mantenga su dominio; no sería raro que en las próximas elecciones del 2006, el PRD mantenga este municipio. Los resultados electorales del pasado 9 de marzo del 2003, dieron un margen de ganancia pequeño para el PRD, no siendo superior a 15 por ciento contra el segundo de importancia, en este caso el PRI. El distrito local XXIII pertenecía al PRD, así como otros dos municipios que eran gobernados por este partido, tal es el caso de Tepetlaoxtoc y Tezoyuca, ahora serán gobernados por el PRI, así como la mayoría de los municipios de este distrito local electoral. (Ver tabla 1).

⁵⁹ Nota publicada en Internet el 20 de abril del 2003, por el Instituto Electoral del Estado de México. www.ieem.org.mx

TABLA 1

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

1996		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal.
PRI	29,576	15,678
PAN	10,268	3,760
PRD	33,768	24,479
2000		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal (2000).
PRI	40,575	26,803
PAN	22,866	11,144
PRD*	40,908	30,098
2003		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal (2003).
PRI**	29,027	16,508
PAN	12,505	7,256
PRD*	26,118	18,865

*El PRD, obtuvo un reducido margen de victoria en el Distrito XXIII, con tan sólo el 0.28% sobre el PRI.

*Es la tercera ocasión consecutiva que el PRD obtiene el triunfo en Texcoco.

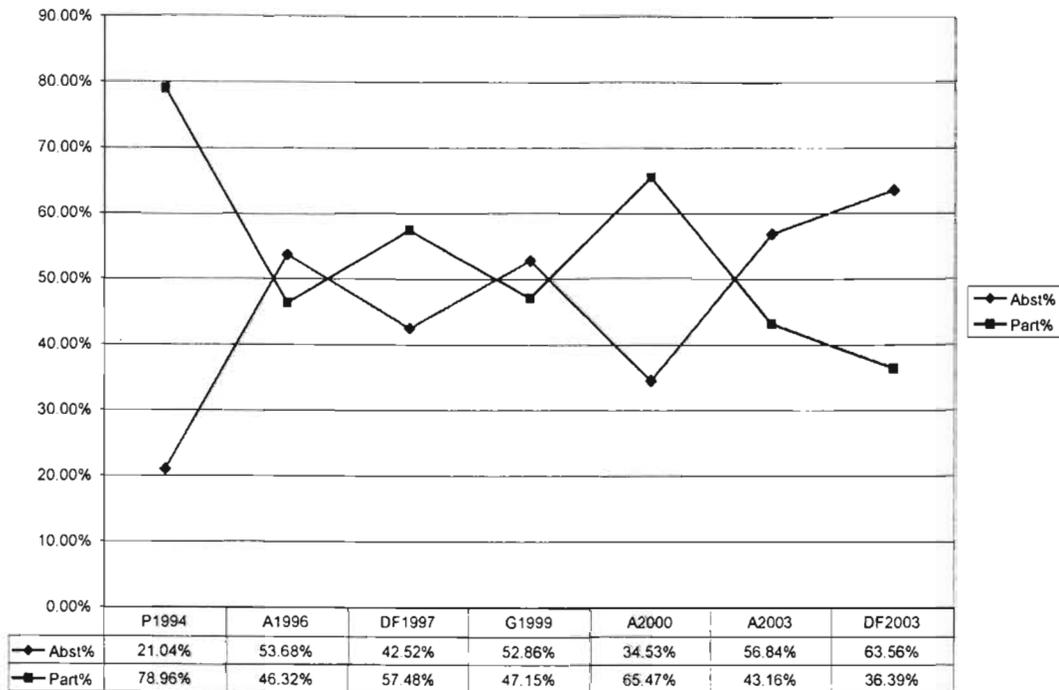
** La alianza PRI-PVEM, le gana al PRD el distrito electoral.

Fuente: Instituto Electoral del Estado de México. Resultados de las elecciones de año 1996, 2000 y 2003.⁶⁰

⁶⁰ En las elecciones del año 2003 existió un aumento del abstencionismo en todo el oriente del Estado de México; se calcula que aproximadamente el 57 por ciento de los ciudadanos no acudieron a sufragar su voto (IEEM, 2003). Para el caso de Texcoco, el PRD ganó con el 15.8 por ciento del padrón electoral, así la pregunta ¿Qué representatividad presentan los gobiernos locales con la escasa votación en la zona? Ver gráfica siguiente.

GRÁFICA 9

COMPARACIÓN DE VOTACIÓN Y ABSTENCIONISMO 1994-2003



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

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

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

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

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

Síndico Procurador: C. José Gil Gotas. PRD
Primer Regidor: C. Virginia Ramírez Luna. PRD

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

4.5 *La Gestión del Presidente Horacio Duarte Olivares (2000-2003)*

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

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

En marzo del 2003, solicita licencia para separarse del cargo de Presidente Municipal y postularse como candidato a diputado federal por el PRD en las elecciones federales del 6 de julio del 2003 por el principio de representación proporcional,⁶¹ así deja inconcluso el periodo de tiempo para el que fue electo por la ciudadanía texcocana. La obra pública que realizó no puede ser considerada como relevante. La pavimentación, bacheo, mejora de infraestructura de agua y drenaje, puede ser considerada como aceptable ya que una de las atribuciones y funciones del H. Ayuntamiento es iniciar y mejorar las obras necesarias de servicios públicos para el municipio; es decir, el presidente municipal tiene que realizar obras, ese es su trabajo en gran medida.

⁶¹ Horacio Duarte contó con el apoyo para su candidatura a diputado federal por la presidenta de su partido, en su momento Rosario Robles Berlanga, ahora ex Presidenta del Comité Ejecutivo Nacional del PRD. Nota publicada el 16 de abril del 2004 en el periódico *unomasuno*, con el título de “*Texcoco, entre corrupción, voracidad y cinismo*” se menciona que: “teniendo cuentas pendientes con la justicia el diputado Horacio Duarte sentencia a Bejarano “... así mismo, la nota alude a que “Duarte Olivares, sobre el que pesan múltiples denuncias; está convertido en presidente de la Comisión Instructora de la Cámara de Diputados, sobre el caso del desafuero de René Bejarano y Andrés Manuel López Obrador. También la nota menciona que el ex edil dejó cuentas pendientes en su administración, como el uso de recursos federales del ramo 33 en obras aún no comprobadas”. En otra nota publicada el 21 de marzo del 2005 en la revista *Milenio* se menciona que Duarte Olivares, seguramente será recompensado si López Obrador no es desaforado, y el PRD, lo compensará con un asiento en el Senado para el 2006.

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

En agosto del 2000 inicia su gestión,⁶² de acuerdo a lo que establece la Constitución del Estado y la Ley Orgánica Municipal en el Estado de México en su artículo 16. En general, se considera una administración aceptable. La comunicación con los gobiernos estatal y federal y con algunos miembros del cabildo fue aceptable, sin llegar a verdaderos consensos, su gestión política más importante la vivió con el asunto del “Aeropuerto”, en el año 2001 y 2002, donde siempre apoyó la propuesta del Jefe de Gobierno del Distrito Federal. No se requiere un debate amplio acerca de la construcción de un *aeropuerto* para evidenciar las insuficiencias en materia de desarrollo urbano, de desarrollo social, agropecuario, de vialidad y ambiental, así como resolver problemas concretos de una comunidad.⁶³

Esta gestión realizó actividades importantes en materia educativa y cultural, tal es el caso del llamado “Festival Nezahualcóyotl”,⁶⁴ que anualmente se realizaba por el mes de octubre y en el año 2004 se cambió al mes de junio; donde se presentan diversas expresiones artísticas-culturales (danza, música, teatro, cine). Puede considerarse como uno de sus principales logros, contando con el apoyo en instituciones de educación superior como la Universidad Autónoma Chapingo, en diversos eventos culturales. Así mismo, Texcoco estaba considerado por la entonces Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo (SECODAM), como uno de los municipios en donde se realizaban acciones de transparencia en la gestión de Gobierno.⁶⁵

Las obras más importantes realizadas dentro de la gestión de Duarte Olivares, se puede ubicar en los apoyos dirigidos en gran medida en tres rubros: a) sector educación: aulas, desayunos y becas, b) infraestructura social básica:

⁶² La gestión de un gobierno local tiene que ver en mucho con la tipología o herramienta que se utiliza; al respecto Emilio Duhau, define como gestión urbana los procesos a través de los cuales las instancias gubernamentales captan, definen y canalizan la demanda social de los bienes públicos que constituyen la ciudad y organizan o regulan la oferta. Para otros académicos consideran que la gestión se encuentra en relación al tipo de clientelismo político, a una burocracia o a una acción participativa de los sujetos sociales.

⁶³ Con respecto a este asunto, se recomienda revisar el “Proyecto Nuevo Ambiental Texcoco”, Gobierno del Estado de México. 2001-2002. Revista *Proceso* números. 1278, 1281 y periódico *Reforma* del 10 de junio del 2001.

⁶⁴ El Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA) y la Asociación Nacional de Festivales de México A.C., otorgaron el segundo lugar al Festival “Nezahualcóyotl 2002” por su organización, logística, respuesta del público y a la promoción hecha en el rescate del patrimonio histórico y cultural de Texcoco. Informe de Gobierno 2003, Pág. 26.

⁶⁵ En información publicada en Internet, el ex séptimo regidor perredista Alberto Raúl Macías R., durante el periodo 2000-2003, denuncia las probables anomalías surgidas en la administración del H. Ayuntamiento; destaca la supuesta corrupción respecto al juicio que el Ayuntamiento de Texcoco ganó a la Promotora *Alfaga* y a la afianzadora *Sofimex*, en el cual menciona que el Ayuntamiento tiene derecho a cobrar 27 millones de pesos. No existe información de dicho cobro o aclaración del entonces presidente municipal; este tipo de juicios prescribe en diez años. Se estima que el asunto tiene más de tres años. La anterior información apareció publicada en la página de Internet del periódico *Expresión*. www.expresion.mx, en Texcoco de Mora en el mes de abril de 2004, con el título *Carta Abierta* de Alberto Raúl Macías.

pavimentación de nuevas calles y avenidas, drenaje y nuevas tomas de agua potable, c) mantenimiento de la infraestructura municipal: energía eléctrica, agua potable, drenaje, bacheo de calles y avenidas, dotación pintura y apoyo de materiales de construcción a distintas comunidades, apoyo al mantenimiento de vivienda de escaso recurso económico. También se apoyó a comunidades de la zona serrana así como a los pueblos cercanos al ex Lago de Texcoco; también se realizaron nuevas obras de infraestructura vial en distintas comunidades. En la ciudad de Texcoco fue escasa la obra pública de alto impacto y por lo anterior se considera que en la elección del año 2003, los votos al PRD fueron inferiores en muchas colonias y barrios donde este partido tiene mayoría.

¿Por qué en Texcoco no existe una mayor tensión social? Puede tener varios referentes, como contar con centros de trabajo que dan empleo permanente a varios texcocanos. Tal es el caso de instituciones como Chapingo, Colegio de Posgraduados, INIFAP, CIMMYT, además de existir una migración constante al Distrito Federal, donde se emplean varios habitantes de este municipio. No existe una lucha de poder excesiva entre los habitantes de este municipio. Las fuerzas políticas han estado bien identificadas por la vía institucional; el conflicto de intereses se encuentra en mayor medida entre perredistas y experredistas que desean mantener cuotas de poder o mayores márgenes de operación para sus propuestas políticas.

4.6 Las fianzas públicas

Cada gobierno tiene una gran responsabilidad en el uso de los recursos públicos, la administración de cada peso es de vital importancia para la adecuada gestión municipal. En el caso de Texcoco, las finanzas públicas permiten abordar la transparencia de una parte de la actuación del gobierno local. Muchas deficiencias municipales se encuentran en el inadecuado manejo de los recursos económicos. Así, la hacienda municipal comprende todo el patrimonio del conjunto financiero para la administración de las tareas municipales, su dinámica se refiere al conjunto de las funciones de cada localidad, su integración, régimen y administración de los recursos. El sentido político que tiene la hacienda pública, en los diversos niveles de gobierno municipal, estatal y federal; los aspectos de contenido político, electoral, económico y social que en el caso de la hacienda municipal es determinante en la relación administrativa de un Ayuntamiento y de un municipio, así como del contexto político de cada gestión municipal.

La importancia de los ingresos municipales es tratar de resolver las necesidades de los gobiernos locales y de la población que habita en el municipio, que por regla son insuficientes y no llegan con oportunidad y en la cantidad que se requiere. Datos del Informe Municipal del 2002, refieren un *ingreso fiscal* de \$19,837.65, por pago de impuestos; en cuanto a derechos por servicios como agua potable, conexión de drenaje, registro civil, certificaciones de \$ 13,567.02, aportación de mejoras de \$16,427,274, de los cuales \$12,360.059.13 ingresaron por concepto de la Feria del Caballo 2001. Por

cierto está cancelada para los años 2002, 2003 y 2004, sin ninguna información difundida por el H. Ayuntamiento y el Gobierno del Estado.

De la venta de productos se obtuvo \$1,136,251.50; por aprovechamientos \$1,013.556.33 y \$15,000.000 por financiamiento del fondo de infraestructura social \$13,02.757, del fondo de fortalecimiento municipal se obtuvo un total de \$41,117,378.00 y de participaciones federales \$66,253,479.43. Ver siguiente cuadro.

CUADRO 8

PRESUPUESTO DE EGRESOS EN TEXCOCO DE 2000-2002

CONCEPTO	2000 \$	2001 \$	2002 \$
Servicios personales	54,430.837.58	63,500.000.00	78,695.111.28
Material y suministros	13,023,231.08	12,632,003.00	26,662.304.57
Servicios generales	20,346.25	31,131,643.00	35,975.000.00
Transferencias	9,57,497.70	18,123,249.00	35,975.000.00
Bienes muebles e inmuebles	8,958,970.80	8,404,570.00	5,918,000.00
Obras públicas y construcción	47,165,754.00	41,977,794.06	75,400.000.00
Inversiones	0.00	0.00	0.00
Deuda pública	6,615,722.10	28,000.000.00	20,000.000.00
Gastos DIF	6,171,263.56	0.00	0.00
Gastos extraordinarios		950,268.00	165,000.00
TOTAL	166,282,793.07	204,719,438.00	254,196,181.00

Fuente: Informe de Gobierno del H. Ayuntamiento de Texcoco. 2002.

Por lo que respecta a la deuda pública, no se tiene el dato preciso de cuánto debe el Municipio. El informe del 2002, refiere...."ha sido la deuda que dejaron las administraciones anteriores, la mayor deuda que se tiene es con Luz y Fuerza del Centro (\$54, 474.006.20)", pagando en el 2002 \$14,228.556.97. Al ISSEMYN una deuda de 4,581.865, de los cuales se pagó \$3,000.000. Así, la deuda pública no se conoce con exactitud pero se estima en más de \$50,000.000. Tal vez no sea mucho con respecto a otros municipios de la región, pero debe tomarse en cuenta el tamaño de la población, los recursos propios del municipio, las obras realizadas y el beneficio otorgado a sus habitantes y efectuar una evaluación más acabada.

Este punto siempre es debatido y cuestionable por equipos de administraciones que entran, por la carga que significa la deuda heredada, además de representar una situación de tensión política. El mayor ingreso se da por las aportaciones federales, derechos e impuestos, que representan en conjunto más del 70% en promedio. Los egresos más fuertes son por servicios públicos y obras públicas y sueldos y salarios que representan más del 64% promedio del presupuesto asignado.

Otro punto de su gestión fue la aplicación de los recursos del ramo 33 invertido en actividades culturales, becas (20 mil), construcción y rehabilitación de escuelas con 13.1 millones de pesos; 3.9 millones para reparación de redes de agua potable. El presupuesto municipal significó en el ejercicio fiscal \$254,196.181.00, siendo los ingresos derivados del sistema nacional de coordinación fiscal la mayor aportación con el 50% del presupuesto anual, seguido de los impuestos y derechos. Con respecto a los años anteriores, los ingresos municipales dependen en gran medida de las participaciones federales pues representan el comportamiento del presupuesto autorizado (Informe de Gobierno 2002).

En el último informe de la administración 2000-2003, el Presidente interino Ing. Alfredo Ramírez López (marzo-agosto 2003), mencionó la situación financiera, la cual se resume a la hacienda municipal; ésta depende en mucho de los recursos federales; se menciona que para el año 2003, se tenía destinado un presupuesto de \$202, 881,682.60 distribuido en los siguientes conceptos.

CUADRO 9

INGRESOS ESTIMADOS EN EL EJERCICIO FISCAL 2003 EN TEXCOCO

CONCEPTO	Monto (\$)
Impuestos (predial, traslado de dominio, anuncios publicitarios, etc.)	\$25,105,296.00
Derechos (agua potable, rezagos, registro civil, licencias para vender bebidas alcohólicas, etc.)	\$21,190,331.00
Aprovechamientos(multas, recargos, reintegros)	\$2,097,335.60
Ingresos Derivados del Sistema Nacional de Coordinación Fiscal	\$130,845,404.00
Ingresos por financiamiento	\$20,000,000.00
Otros ingresos (aportaciones de mejoras, productos, D.I.F., etc.)	\$3,643,316.00
TOTAL	\$202,881,682.60

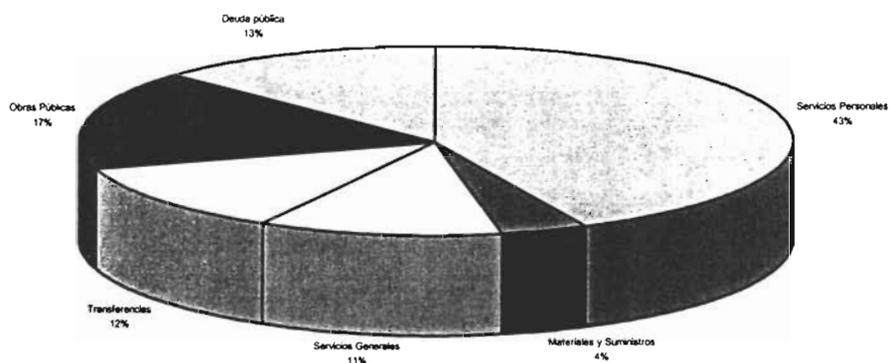
Fuente: Tercer informe de gobierno 2003. H. Ayuntamiento de Texcoco.

Con respecto a los egresos, se destinó más del 43 por ciento a sueldos y salarios, es decir \$ 79,769.507.36; la deuda pública representó el trece por ciento, es decir \$22,612.344.69; esta deuda es gran medida con la Compañía de Luz y Fuerza del Centro. Se estima una deuda con esta paraestatal de más de 88 millones de pesos; es de mencionar que no se llegó al acuerdo de condonar la deuda o establecer un pago. El total de egresos fue superior al ingreso programado, con \$223,018.009.⁶⁶ (Gráfica 10).

⁶⁶ Los egresos considerados son de agosto de 2002 a mayo del 2003; es decir, en un periodo de nueve meses se gastó más que los ingresos programados.

GRÁFICA 10

PRESUPUESTO AUTORIZADO DE EGRESOS 2003



Fuente: Informe de gobierno 2003. H. Ayuntamiento de Texcoco

En el gobierno local existe una gran dependencia de los ingresos financieros del sistema federal, en especial del llamado Sistema Nacional de Coordinación Fiscal. Los ingresos por impuesto predial, derecho de agua potable, son limitados, pues no representan más del doce por ciento del total de ingresos programados. Nuevamente, en el último informe, se menciona la deuda pública, la cual no se da a conocer "...de la deuda pública se han realizado diversos pagos con las instituciones con las que se tenía un mayor endeudamiento, saneando considerablemente la deuda adquirida en ejercicios anteriores...".⁶⁷

La gestión de Duarte Olivares parece estar evaluada en función del mandato que le dio la comunidad y al funcionamiento del ayuntamiento. Pasar de una tarea administrativa a una actividad de gobierno sería más relevante en cualquier gobierno local.

⁶⁷ Informe de Gobierno 2003, H. Ayuntamiento de Texcoco. Pág. 7

SAN SALVADOR ATENCO

5.1 Breve referencia histórica

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

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

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

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

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

En el siglo XIX los habitantes de este lugar tenían una forma de vida relacionada con las cuatro haciendas que estaban en el municipio, y que colindaban con el ex lago de Texcoco, cuyo lugar fue importante en el sustento de sus pobladores. En el periodo revolucionario existieron grandes revueltas y saqueos de las haciendas, sus pobladores se vieron afectados con la destrucción de sus lugares de trabajo. Haciendas como La Grande, La Chica y la de Ixtapan, fueron ocupadas como cuarteles en varias ocasiones.

Municipios como Atenco, al igual que otros del Estado de México, se niegan a depender de otras autoridades que no sean las que ellos nombran y hace esfuerzo para mantener cierta independencia. Apenas aprobada la Constitución de 1917, reiniciaron sus habitantes gestiones para recobrar las tierras, que según sus títulos les pertenecían y que fueron usurpadas por los dueños de las haciendas.

5.2 Características socioeconómicas y territoriales y ambientales

El municipio de Atenco se localiza en la parte central del Valle de México y en el oriente del Estado de México; se encuentra separado del Distrito Federal por los municipios de Nezahualcóyotl y Ecatepec. Forma parte del llamado Valle Cuautitlán-Texcoco (VCT), así como del área metropolitana de la Ciudad de México (Garza, 2000). Se ubica a 25 kilómetros de la Ciudad de México, pertenece a la región de Texcoco integrada por 25 municipios. Limita al norte con los municipios de Acolman y Tezoyuca, al sur con el municipio de Texcoco, al este con Chiautla, Tezoyuca y Chiconcuac, y al oeste con el municipio de Ecatepec (Mapa 2).



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

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

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

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

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

Según la monografía municipal la superficie es de 94.67 km², el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, organismo descentralizado de la Secretaría de Gobernación, considera que el municipio tiene una superficie de 139.67 km²; lo anterior complica el conocimiento verdadero del territorio, ¿cuál es la verdadera extensión del territorio municipal?, a la fecha no existe un sólo criterio. Se reconoce que el reporte de la monografía es el que más se acerca a la realidad. En el 2000 habitaban 34,435 pobladores distribuidos en sus diez localidades (INEGI, 2000). En los años de 1990-95, presentó una tasa de crecimiento de 5.9% y en el lustro de 1995-2000 de 4.23%, con una densidad de población de 246.54 hab/km², la cual es muy inferior al promedio estatal que fue de 610.25 hab/km²; si se compara con el municipio vecino de Texcoco, el cual tuvo una densidad de población de 405,34 hab/km², su crecimiento fue mucho menor.

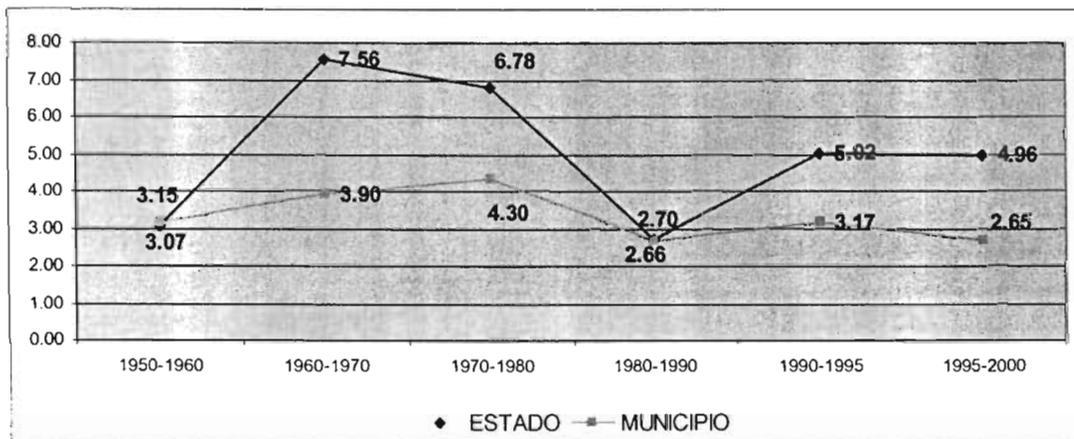
Para el período de 1960 a 1970, el municipio presentó una TCMA de 3.90%; es decir, pasó de los 7,341 a 10,616 habitantes; para 1970 tenía 10,616

habitantes. Para 1980, la población de Atenco era de 16,418 habitantes, en 1990 aumentó a 21,219 y en el 2000 fue de 34,435 habitantes; es decir, en dos decenios se duplicó su población y tuvo en términos absolutos un incremento de 18,017 personas en tan sólo dos decenios. Para el año 2000, el municipio registró una TCMA del 4.96% donde llegó a una población de 34,435 habitantes. Esta situación se dio como reflejo de la gran expansión de la mancha urbana de la Ciudad de México y de la importancia regional y estratégica del municipio de Atenco; cabe destacar que este crecimiento es considerablemente superior al del Estado de México que se expresa en el mismo período en un 2.65% (ver gráfica 11).

Este comportamiento poblacional estuvo condicionado en gran medida por el proceso de crecimiento de la mancha urbana de la Ciudad de México y de manera fundamental del Valle Cuautitlán-Texcoco, que para el año de 1970 tenía 2,399.099 habitantes; en el año 2000, incrementó a 9, 467,072 habitantes en esta región.

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

GRÁFICA 11
COMPORTAMIENTO DE LA TCMA EN EL ESTADO Y EL MUNICIPIO DE ATENCO, 1950-2000



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

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

De esta forma, para el año 2000 el rango de población que presenta el mayor porcentaje en el municipio era el correspondiente entre los 15 y 64 años de edad, con un 73.87%, situación que sobrepasa el porcentaje del estado que se ubica en los 59%, la población que se ubica entre los 0 y 14 años era de 32.27%; por último, los habitantes mayores a los 65 años representan 4.74%. Esto demuestra una realidad demográfica y habla de necesidades de creación de empleos, de infraestructura, equipamiento y servicios dirigidos a los grupos de jóvenes y adultos a fin que puedan obtenerlos dentro del territorio municipal y no dirigirse a la gran ciudad o otros lugares del Valle de México (INEGI,2000).

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

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

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

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

GRÁFICA 12

POBLACIÓN OCUPADA Y POBLACIÓN INACTIVA EN ATENCO



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

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

CUADRO 10

POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA POR SECTOR EN ATENCO

	Sector			Desocupada	No específico
	I	II	III		
Estado	5.12	30.67	58.57	1.63	4.00
Municipio	5.94	39.47	50.42	1.20	2.97

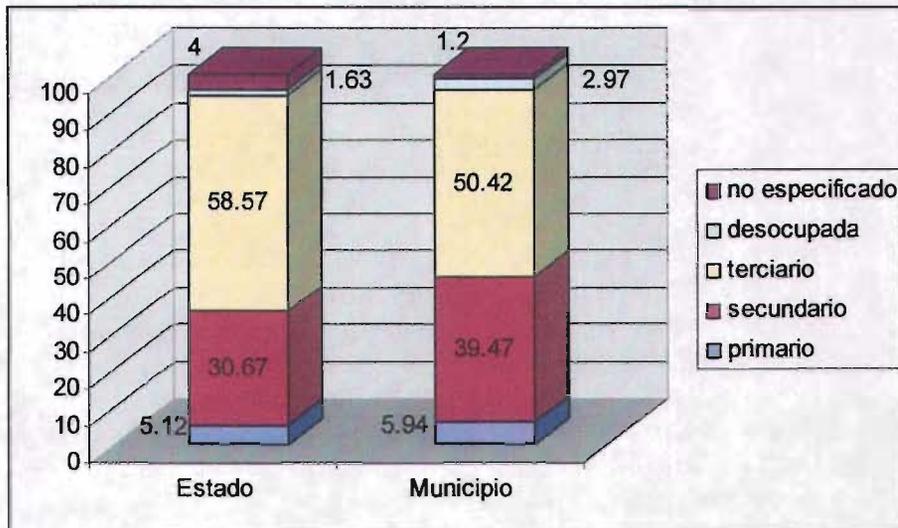
Fuente: Resultados Definitivos VII Censo Agrícola – Ganadero INEGI 1994.

Atenco se caracteriza por ser un municipio dedicado a la pequeña industria manufacturera, donde la maquila es importante para la economía local, emplea a más de 3,565 personas, lo cual representa el 30.91 por ciento de la población ocupada (INEGI, 2000). El comercio y actividades relacionadas con la construcción y transporte son otras de las ramas de actividad de la población económicamente ocupada. Gran parte de la población dedicada a las actividades comerciales, industriales y de servicios labora en los municipios

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

GRÁFICA 13

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



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

El municipio no cuenta con centros importantes de educación como es el caso de Texcoco, tampoco existe una industria relevante que presente un impacto en el empleo, no existen empresas importantes instaladas en esta localidad; La agricultura sólo ocupa a 693 personas y sus principales cultivos son el maíz, frijol, cebada y alfalfa. La actividad manufacturera como la elaboración de n de fajas ha sido importante, también destaca la maquila en los pequeños talleres hogareños en Santa Isabel, Nexquipayac y Atenco.

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

CUADRO 11

POBLACIÓN NATIVA Y NO NATIVA EN ATENCO 2000.

Lugar de nacimiento	Población total	%	Hombres	%	Mujeres	%
Municipio	34,135	100	17,085	49.88	17,350	50.11
En la entidad	25,672	89.28	12,812	50.12	12,880	49.88
En otra entidad	7,430	10.41	3,617	47.78	3,813	52.22
No especificado	1,298	0.29	650	52.38	648	47.62
DF	4,255	50.99	2,094	50.40	2,161	49.60

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

En el año 2000, el 10% de la población municipal declaró haber nacido en otra entidad, provenientes principalmente del Distrito Federal, el cual aportó el 50.99% de la población no nativa del municipio, y el resto de los estados de Puebla, Michoacán y Guanajuato.

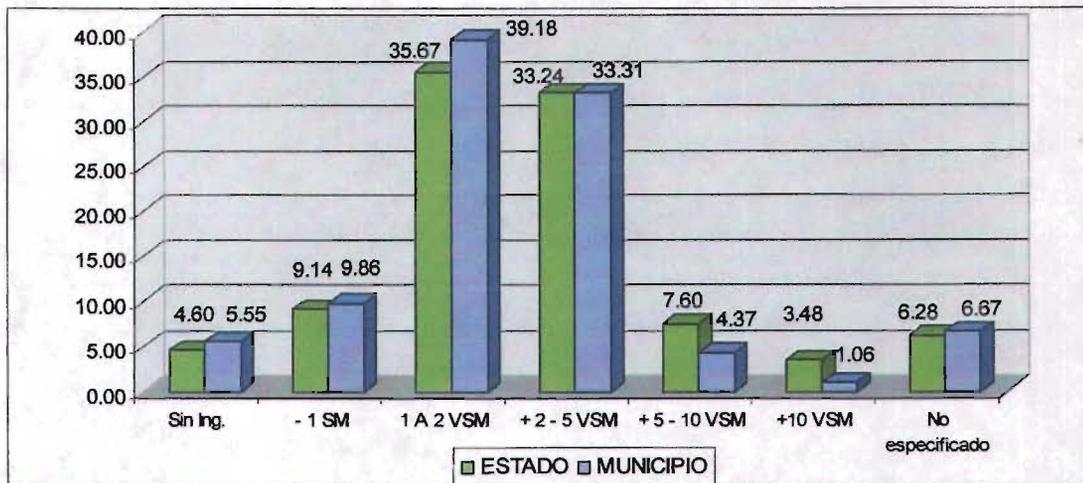
En el diagnóstico elaborado por la Secretaría de Desarrollo Social, destaca que San Salvador Atenco está catalogado como un municipio de marginación media, ya que en este sentido ocupa la posición 78 del Estado de México. Esta clasificación obedece a que sus niveles de mortalidad infantil, analfabetismo, carencia de drenaje y servicios sanitarios, energía eléctrica, agua entubada y la permanencia de viviendas con pisos de tierra son menores a la media nacional.⁶⁸

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

⁶⁸ Al respecto se recomienda revisar el diagnóstico social para el municipio de Atenco, elaborado por la Secretaría de Desarrollo Social, en el mes de agosto del 2002.

GRÁFICA 14

NIVEL DE INGRESOS, ESTADO – MUNICIPIO DE ATENCO



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

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

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

CUADRO 12

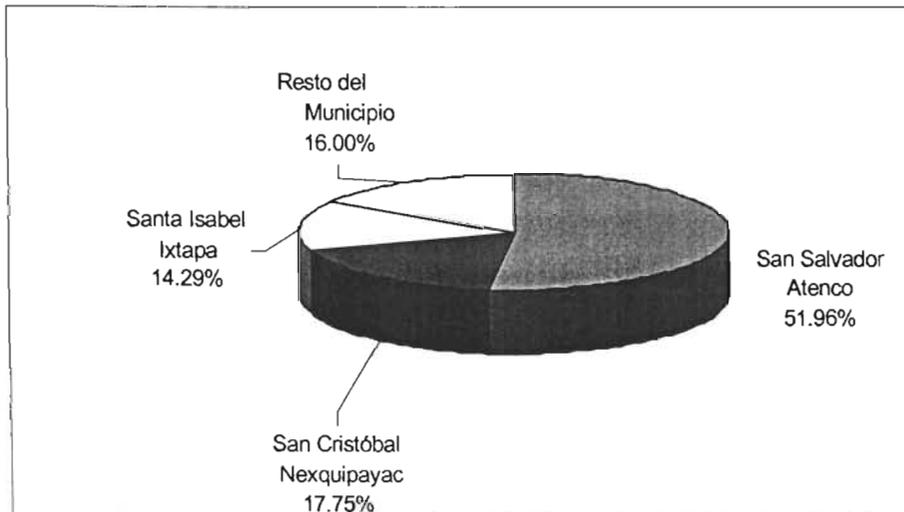
DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL MUNICIPIO DE ATENCO

Localidad / Municipio	Superficie (ha)	Población total	Densidad (hab/ha)
San Salvador Atenco	455.9	17,892	92
San Cristóbal Nexquipayac	95.81	6,112	183
Santa Isabel Ixtapan	67.19	4,921	187
Municipio	9,467	34,435	4

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

GRÁFICA 15

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDAD EN EL MUNICIPIO DE ATENCO



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

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

crecido de una forma anárquica y acelerada con nuevos asentamientos irregulares (Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2003).

En lo que se refiere al *Área de Geoestadística Básica (AGEB)*,⁶⁹ encontramos que este municipio presenta los siguientes datos: cuenta con una población urbana de 26,371 habitantes de un total de 34,435 (INEGI, 2000); el total de AGEBS consideradas 17; de muy alta vulnerabilidad son 3, lo que representa un total de 995 personas; de alta vulnerabilidad se ubica a seis AGEBS, lo que significa un total de 15,858 habitantes; de vulnerabilidad media son considerados siete AGEBS, lo que representa un total de 9,459 habitantes; de baja vulnerabilidad es considerado con una AGEB, lo que representa un total de 59 personas; de muy baja vulnerabilidad no reporta habitantes este municipio.

Con respecto a la infraestructura urbana y la cobertura de servicios públicos, en Atenco puede ser considerado como aceptable, sin llegar a ser eficiente en 100 por ciento. En 1990, el servicio de agua potable llegaba a más del 80% de las viviendas; para 1995 de las 5,700 viviendas registradas, 2,117 viviendas disponían de agua dentro de la vivienda, 3,305 dentro del terreno pero fuera de la vivienda, 26 se abastecían de llave pública y tan sólo 249 no disponían de agua entubada. Para el año 2000, el número de viviendas llegó a 7,038 y el 95.29% cuentan con agua (INEGI, 2000). El Centro Nacional de Desarrollo Municipal reporta una cobertura de viviendas con drenaje y agua entubada de 45.69%; viviendas con drenaje y electricidad de 76.84%; viviendas sin drenaje ni electricidad de 1.95%.⁷⁰

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

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

⁶⁹ El objetivo de elaborar un indicador a nivel de *AGEB* parte del hecho de que alcanzar el pleno desarrollo social, la equidad y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, exige la identificación desagregada de las diferentes dimensiones y partes que conforman un territorio, un municipio o una región. La identificación de las diferentes características intramunicipales constituye una poderosa herramienta para la planeación y el desarrollo municipal. Esta perspectiva que toma las distintas AGEBS de la entidad como universo de estudio, no busca sustituir los aportes que se han hecho en la materia de marginación en los espacios rurales, en todo caso, permitiría complementar estos últimos, bajo el entendido de que es pertinente tener dos indicadores que hagan posible evaluar dos realidades distintas.

⁷⁰ Ficha Básica Complementaria. Centro Nacional de Desarrollo Municipal. 2000.

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

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

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

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

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

La vialidad y tránsito aún es fluida. Habría que referirse que en Atenco no existe el problema de taxis; están las bicitaxis que brindan un servicio a las diversas comunidades del municipio. La policía de tránsito se ubica en las orillas de la carretera federal Texcoco-Lechería. La traza urbana es antigua y mal planificada. Existe impunidad de los transportistas que se dedican al traslado de pasaje, ya que en el municipio transitan desordenadamente, sin los permisos respectivos (placas), no respetan los requisitos de seguridad que establece el reglamento y la norma jurídica a nivel de Tránsito Estatal y Policía Federal de Caminos; todo lo anterior al amparo de los que se dedican a vigilar y salvaguardar el tránsito estatal y federal.

El Municipio no cuenta con ninguna línea local pero se ha adscrito a diversas líneas de auto transporte que circulan por las comunidades. La principal vía

pavimentada de comunicación la constituye la carretera Texcoco-Lechería; dicha vialidad es transitada por las empresas Valle de México, Teotihuacán e Ixtlixóchitl, cuyas rutas atraviesan el municipio en los principales puntos de acceso vial.

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

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

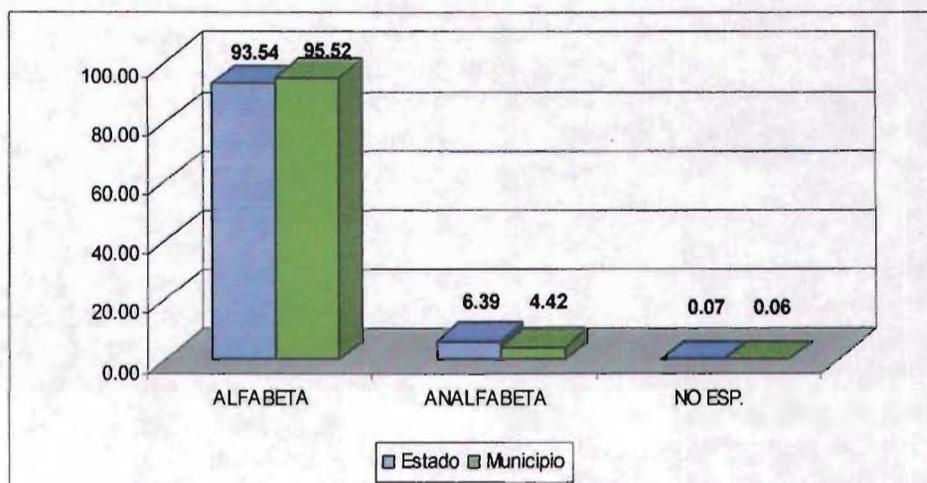
Existe también una ruta de combis de la empresa Ixtlixóchitl, que parte de Texcoco, sigue el camino antiguo a Pachuca pasando por Tocuila, San Andrés Riva Palacio y La Magdalena Panoaya, llega a Atenco para regresar nuevamente a Texcoco por la misma vía y ocasionalmente en días de mercado hay comunicación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

En lo que respecta a educación, existen 35 escuelas dedicadas a la educación básica (preescolar, primaria, secundaria) y tres dedicadas a la educación media superior (bachillerato); no existen escuelas para la capacitación del trabajo u oficio. Se estima una cobertura de más del 75 por ciento en los distintos niveles educativos (Centro de Desarrollo Municipal, 2000). El municipio cuenta con el 95.52 por ciento de alfabetizados, la población analfabeta es de 972 habitantes mayores de quince años, lo que representa el 4.4 por ciento de analfabetas en el municipio ⁷¹. Ver siguiente gráfica.

⁷¹ Información proporcionada por el Centro de Desarrollo Municipal, con datos estadísticos del año 2000.

GRÁFICA 16

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



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

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

Lo Ambiental

Durante el conflicto del aeropuerto, muchas ONG, grupos ambientalistas y partidos políticos, como el verde ecologista, expresaron su molestia por la posible pérdida de hábitats naturales de flora y fauna en la región si se ubicaba el aeródromo en terrenos de esta zona. La verdad es que difícilmente se conocen las características ambientales del municipio y se desconoce en mucho cuales son los principales problemas ecológicos de esta localidad. Muchos de sus pobladores y de las autoridades no conocen la magnitud de los asuntos ambientales y la relación que puede guardar con el tipo de desarrollo urbano y económico. La problemática ambiental en el municipio presenta diferentes características y en todo caso implica una investigación más profunda para cada tema. El motivo de nuestra investigación, se refiere a exponer los elementos más importantes que permitan un análisis en la reflexión de los asuntos ambientales, donde se pueda programar y planificar de mejor

manera las actividades sociourbanas con los asuntos ecológicos y del ambiente.

Información del gobierno del Estado de México,⁷² refiere que la degradación de los recursos naturales puede ser elevada en relación con las actividades socioeconómicas que realiza. Este municipio no está ajeno a la contaminación atmosférica, ya que las corrientes de aire de norte a sur en el Valle de México presentan una afectación en todos los municipios del centro oriente de dicho Valle, la cercanía con el municipio de Ecatepec produce efectos en la polución atmosférica, sí bien no en los niveles alarmantes de ciertas partes de la ciudad, si presenta un grado de contaminación aun no cuantificable. Otro elemento es la contaminación de las aguas y de los suelos, la pérdida de los hábitats naturales de desarrollo para diversas especies de flora y fauna.

La erosión, la contaminación del suelo y de las aguas superficiales y subterráneas así como el efecto de desechos sólidos y basura que se puede observar en todos los ríos de Atenco y sus arroyos es una constante en todo el municipio.

En Atenco, el suelo está relacionado con sedimentos de tierras arenosas, producto de un proceso lacustre de barro. La tierra degradada o con fines de tipo habitacional o urbano depende del uso que se le ha aplicado en este último decenio, tierras blandas sobre las cuales se asienta una parte importante de la población desde épocas prehispánicas.

La acumulación de basura estimada es de 18 toneladas de basura al día; cada habitante del municipio produce 1.9 kilogramos de basura diaria, de estas 12 toneladas (66%) son recolectadas diariamente por el Ayuntamiento a través del sistema de camiones recolectores. El 33% restante son depositados en terrenos baldíos o en tiraderos clandestinos.⁷³ El servicio sólo se presta en la cabecera municipal y las demás comunidades carecen de éste. El restante 55% de la población no tiene acceso a este servicio municipal. Funciona un concesionario privado que con dos camionetas (de 1.5 toneladas cada una), presta el servicio a las otras comunidades; en forma regular este servicio puede coleccionar hasta tres toneladas diarias; aún así, se dejan de captar al menos otras tres toneladas. Si el servicio público y privado fuese regular, existiría un déficit de tres toneladas diarias, esto considerando que no existan fallas mecánicas o inesperadas que impidan a las unidades dar el servicio. Semanalmente se captan 96 toneladas de desechos sólidos con destino final en el relleno sanitario del Ex lago de Texcoco (Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2003).

Lo anterior representa un problema a corto plazo aún sin resolver. La concentración de las actividades comerciales y de la pequeña industria que

⁷² Diagnostico del Estado de México, Características físicas y recursos naturales. 2000. Secretaría de Ecología del Gobierno del Estado. Pág. 11-13.

⁷³ Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2003.

existe implicará costos económicos y ambientales para dotar de servicios básicos a la población futura. Lo anterior representa costos económicos y disposición de adecuados recursos naturales aún sin medir o cuantificar, pues su impacto se encuentra subordinado en gran medida a disposiciones económicas y jurídico-administrativas.

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

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

“Lo social y lo ambiental comparten una importante característica: corresponden a ampliaciones de la visión humana de lo que rodea; son en este sentido, intentos de percibir y apropiarse de “lo otro”; símbolos de lo diferente a lo individual, de “otras cosas y personas que, sin embargo, nos influyen y determinan nuestro subsistir”.⁷⁴

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

Uno de los cuerpos de agua más importantes fue el depósito de evaporación conocido como “El Caracol”, aunque se encuentra territorialmente dentro del municipio de Ecatepec, colinda con la comunidad de Santa Isabel Ixtapa, actualmente El Caracol está seco y provoca grandes tolvánicas salitrosas que afectan a una parte importante de los dos municipios. A diferencia de Texcoco, este municipio no cuenta con manantiales; existen 20 pozos registrados para

⁷⁴ Carrizosa Umaña, Julio. *¿Qué es el Ambientalismo?*. Pensamiento Ambiental Latinoamericano 1; Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Colombia, 2001. Pág. 14.

consumo doméstico, y casi la mitad son administrados por los comités de agua, otros pozos son utilizados para el riego agrícola.⁷⁵

El agua de Atenco no es de la mejor calidad que en la región; existen comunidades como la de Francisco I. Madero, donde el agua se encuentra aproximadamente a 20 metros; sin embargo, presenta grandes concentraciones de sales y elementos químicos no aptos para el consumo humano o animal.

El municipio de Atenco forma parte de la cuenca del Valle de México y otrora del famoso Lago de Texcoco, hacia donde fluían los ríos de otros sitios. Los ríos que desembocan en Atenco, son: San Juan, que nace en San Juan Teotihuacán, otro es el Xalapango, que nace en San Miguel Tlaixpan en Texcoco y se une con el de Coxacoaco, otro es el de Papalotla, el cual se junta con el río Hondo y a la altura de Acuexcomac nace otra división que da lugar al río San Bartolo.⁷⁶ Estos ríos se han convertido en drenajes y tiraderos de las distintas comunidades de Atenco y de los municipios que atraviesan; estudios preliminares demuestran que se encuentran contaminados por plomo (Pb), bióxido de azufre (SO₂), monóxido de carbono (CO₂) y diversos hidrocarburos, desechos sólidos, animales.⁷⁷

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

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

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

⁷⁵ Información proporcionada por Álvaro Sánchez, Jefe del Departamento de Ecología del H. Ayuntamiento de Atenco 2003-2006, considera que son 20 pozos destinados a la actividad agrícola.

⁷⁶ Abrahán Sánchez, Martín. *Monografía Municipal de Atenco*, Instituto Mexiquense de Cultura. Gobierno del Estado de México. 1999. Pág. 21-22

⁷⁷ Al respecto, investigadores de la Red Interamericana para el estudio y formación en el uso de los Recursos Naturales para la Transformación de la Comunidad (INSTRUCT), realizan una serie de diagnósticos en el Río Texcoco, mismos que consideran que los ríos de Atenco presentan un grado de contaminación aún no evaluados por los organismos responsables.

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

El centro de control de la red automática de monitoreo atmosférico, considera que en distintos municipios del oriente del Estado de México existen contaminantes que afectan la salud de los habitantes del Valle de México.⁷⁸ Dentro de los principales elementos de contaminación destacan el ozono, bióxido de azufre, bióxido de nitrógeno, monóxido de carbono, los cuales se ubican en el noreste de la zona metropolitana. Son monitoreados de manera periódica, los contaminantes atmosféricos no exceden la norma que considera la comisión ambiental, ya que estos niveles se ubican entre 67 y 69 IMECAS.⁷⁹

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

⁷⁸ Este centro es coordinado por la *Comisión Ambiental Metropolitana*, el municipio de Atenco no está considerado como parte del monitoreo frecuente que se realiza en los municipios del noreste de la ciudad, sin embargo, los flujos de aire afectan a todo el Valle de México, aun aquellos municipios que no entren en los programas de contingencia ambiental. Este programa considera a todas las delegaciones del Distrito Federal y a 18 municipios del Estado de México, en especial los más grandes por su número de habitantes y que se encuentra de manera conurbada a la Ciudad de México.

⁷⁹ IMECAS.- Índice Metropolitano de la Calidad de Aire. La comisión metropolitana considera que superando los 100 IMECAS, no son satisfactorias las condiciones atmosféricas en la zona metropolitana.

CUADRO 13

CONTAMINANTES DEL RECURSO AIRE EN EL MUNICIPIO DE ATENCO

Fuentes móviles	519
Fuentes fijas ⁸⁰	10
Fuentes Puntuales	n/d
Industria de riego	n/d
Emisor	n/d
Tabiqueras ⁸¹	14
Hornos alfareros	n/d
Gasolineras	1
Gaseras	n/d
Ductos PEMEX	n/d
Incendios industriales	n/d

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

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

El contaminante que se emite en mayor cantidad es el monóxido de carbono y representa el 76% de las emisiones totales. De acuerdo con lo anterior, los gases contaminantes del ambiente provienen de los vehículos y de la actividad

⁸⁰ Se considera fuente fija, aquellas instalaciones que en forma permanente, tengan como finalidad desarrollar operaciones o procesos de tipo industrial o comercial, así como de servicios y actividades que generen o puedan generar emisiones contaminantes a la atmósfera

⁸¹ En el recorrido de campo realizado de manera conjunta con el Jefe de Ecología del H. Ayuntamiento, en junio del 2004, se constató la contaminación que producen catorce tabiqueras, que utilizan como insumos en el cocimiento del tabique, llantas usadas, aserrín, madera y desperdicios sólidos. La contaminación producida por estas fuentes de contaminación afecta de manera seria las comunidades de Nexquipayac y Santa Isabel Ixtapa. Estas se ubican de manera cercana al río San Juan, el cual se encuentra seriamente contaminado con distintos desechos sólidos y daños al sistema hídrico aún no evaluado.

industrial. Se tienen emisiones de bióxido de azufre (SO₂), óxidos de nitrógeno (NOx), monóxido de carbono (CO), bióxido de carbono (CO₂) y ozono (O₃).⁸²

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

El suministro total de agua en la región del Valle Cuautitlán-Texcoco, oscila alrededor de los 68 metros cúbicos por segundo, de los cuales 35 metros cúbicos por segundo corresponden al Distrito Federal y 33 metros cúbicos al Estado de México. Existen 141 plantas de tratamiento de aguas residuales municipales y/o industriales en el VCT en operación, cuatro plantas en construcción y 8 en proyecto. Dichas plantas operan al 61% de su capacidad instalada. Se observa en sus influentes una elevada concentración de sólidos totales.⁸³

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

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

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

⁸² Secretaría de Ecología del Estado de México. *Servicio de Información para la Gestión Ambiental. Diagnósticos Municipales*, 2002.

⁸³ Secretaría de Ecología, *Diagnósticos Municipales*, 2004. Gobierno del Estado de México, consulta en Internet, www.edomex.gob.mx

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

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

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

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

5.3 Ocupación del suelo y asentamientos irregulares

Los procesos de apropiación del suelo en el municipio han dado lugar a nueva modalidad de acceso a suelo a través de un mercado inmobiliario legal e ilegal, producto de los costos altos de la urbanización y la dificultad de gran parte de los sectores de la población con menores ingresos. Generalmente este tipo de asentamiento se refiere a lugares no adecuados para un desarrollo urbano y a la carencia de ciertos servicios en predios ejidales o comunales.

La tierra destinada para suelo urbano en el Municipio de Atenco es de 8.9%, lo que representa 766.79 hectáreas; de este porcentaje, el 75% es de uso

habitacional, 10% para equipamiento, 3% para comercio y servicios, 7% de áreas viales y 5% son baldíos intraurbanos. El suelo erosionado es de 1.4%, lo que representa 132 hectáreas, no se dispone de información relativa a suelo ocioso (Diagnóstico de recurso suelo y ambiental, Gobierno del Estado de México, 2000 y Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2002).

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

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

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

Esta situación presenta diversas vertientes de la problemática, ya que las condiciones actuales del campo mexicano no son las más óptimas para la conservación e impulso de las actividades agropecuarias, por lo que su incorporación al desarrollo urbano se da en un marco de entera irregularidad. Además, el retraso en la dotación de los servicios urbanos y del equipamiento urbano colectivo en los centros de población asentados en terrenos ejidales, se debe a que su introducción no ha podido ir a la par con el crecimiento descontrolado de los asentamientos humanos.

Hoy en día los asentamientos irregulares son uno de los problemas más graves del crecimiento urbano y son también la expresión más palpable de un acelerado empobrecimiento de la población.⁸⁴

⁸⁴ Plan Municipal de Desarrollo Urbano. H. Ayuntamiento de Atenco y Gobierno del Estado de México. México, 2003.

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

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

Por lo que se refiere a las características edafológicas más importantes en la mayor parte del municipio (sur y poniente) se encuentra cubierta por suelos Zolonchak, los cuales tienen un origen lacustre y contienen un alto grado de sales, de escasa vegetación principalmente formada por pastizales y algunas plantas que soportan la elevada composición de sal, su color es gris o azuloso y al exponerse al aire se mancha de rojo. En este tipo de suelo la agricultura es de uso muy limitado. Existen también dentro del municipio (centro, este y sureste) suelos denominados como vertisoles, sus principales características son las grietas anchas y profundas que aparecen en la época de sequía, además de ser suelos muy arcillosos y pegajosos cuando están húmedos, y muy duros cuando están secos. Su utilización óptima es agrícola, ya que ofrece una productividad alta y variada. El tipo vertisol pélico cubre Acuexcomac y Atenco, donde se practica la agricultura de temporal.

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

5.4 *La vida política y social*

Es indudable que las características políticas de los municipios de la zona oriente del Estado de México presentan diferencias sociopolíticas propias de cada región; la diversidad y la influencia de la Ciudad de México es evidente en cada aspecto social y político de los municipios de esta zona. “El proyecto aeroportuario” para la zona metropolitana de la Ciudad de México que inició con los decretos expropiatorios del 22 de octubre de 2001, donde se afectaría un número importante de ejidatarios de los municipios de San Salvador Atenco, Texcoco y Chimalhuacán así como el uso de suelo en esta zona. El gobierno del presidente Fox, parece que fracasó en lo que iba ser el proyecto de mayor importancia urbana, de infraestructura, de inversión pública y privada del sexenio. Pero también evitó un acto de represión, los errores cometidos por los funcionarios del gobierno federal y estatal, fueron lamentables.

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

El decreto del ejecutivo publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 22 de octubre del 2001 se refiere a “...Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de los límites del actual Vaso del Lago de Texcoco, y se expropia a favor del Gobierno Federal....ubicado en el municipio de Texcoco y Atenco...”⁸⁵. Así inicia un conflicto por una obra pública, como sería la construcción de un nuevo aeropuerto en una zona ubicada a 15 kilómetros del actual aeropuerto internacional de la Ciudad de México, en su parte oriente.

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

El asunto de una obra tan importante como la construcción de un nuevo aeropuerto se convirtió en asunto político, lo político trato de resolverse de manera técnica y lo técnico de manera política, existe la idea y hasta donde logro concebir que este asunto el gobierno federal y estatal poco considero al gobierno local y sus representantes, la ciudadanía tampoco fue consultada.

⁸⁵ Primera sección del *Diario Oficial de la Federación*, del lunes 22 de octubre del 2001. Pág. 125.

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

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

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

Precisamente municipios urbanos metropolitanos –a los que se refiere este estudio- pertenecen a una dinámica urbana que inevitablemente esta ocupando la vanguardia, uno de los ejes discutibles en lo político-urbano es el uso de suelo que se presenta en esta zona. Considerando las diferencias sociopolíticas regionales, los factores que en situaciones como las que vivió Atenco en puntos extremos, refieren la presencia social y política de los gobiernos locales, con presencia y contenidos diferenciados. Por un lado tenemos el gobierno municipal como un aparato de gobierno, con bastantes limitaciones técnicas, operativas y que se reduce a un recuento de recursos humanos y materiales. Por el otro lado tenemos la lucha por la reivindicación de un espacio local, por la vía de los machetes, tal es el caso de ejidatarios de San Salvador Atenco. En ambos casos se trata de reivindicar el espacio propio de lo local, donde lo local no necesariamente presenta una línea evolutiva única.

En lo político no existen formulas únicas, las estrategias para solucionar un problema político no necesariamente tiene que tener un tratamiento técnico o social; mucho menos cuando hoy existe en este municipio una alteración en la forma jurídica. La representación política y la participación ciudadana resulta así una fase necesaria del proceso de descentralización y de apertura política, que debe involucrar las interacciones entre la sociedad y los gobiernos locales, sin reducirse tan solo aun interés coyuntural o electoral.

Ahora bien ¿que pasa en Atenco?, trataremos de brindar una explicación sociopolítica a este asunto.

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

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

En el distrito electoral XXIII estatal, al cual pertenece el municipio de Atenco, existe una mayoría de gobiernos priístas. Municipios pertenecientes al distrito electoral quedarán conformados en el periodo 2003-2006 de la siguiente manera: Chiconcuac será gobernado por el Partido del Trabajo, Texcoco, por el Partido de la Revolución Democrática, San Andrés Chiautla por el PRI, Papalotla por el PRI, Tepetlaoxtoc por el PRI, Tezoyuca por el PRI. En el caso de Atenco se abre un espacio para crear un consejo municipal, el cual sería conveniente participara el Frente de Pueblos Unidos a fin de establecer una verdadera gobernabilidad en el municipio. El 17 de agosto del 2003 concluyó la administración del Profesor Margarito Yáñez Ramos, y se convocó a una nueva elección municipal. Los partidos políticos que tiene presencia han ido transformando en el último decenio el tejido y la conformación sociopolítica de cada municipio que pertenece al distrito XXIII. La presencia del PRI, PAN Y PRD es manifiesto en el municipio, cada uno de estos partidos tiene una opinión y una propuesta al conflicto, ya no tan solo político, sino sociopolítico y cultural. La Lucha Política del movimiento se ha ido transformando, los ejidatarios que padecieron la amenaza del decreto expropiatorio de sus tierras constituyen una parte importante del conflicto, pero también se encuentran los habitantes de todo el municipio que no necesariamente comparte la opinión de los ejidatarios en conflicto, esta es la percepción al visitar las principales comunidades del municipio.

¿Cuál es el panorama político en el municipio de Atenco? Los procesos electorales del 2000 y 2003 en el municipio y en la región oriente del Estado de México, no están ajenos a las características del sistema político mexicano. La propuesta o a veces hasta la imposición de candidatos para los puestos de elección parece una constante en los principales partidos políticos. El PRI gobierna Atenco y su presidente fue electo de manera constitucional, el análisis de su gestión la realizaremos en otro apartado. En el 2000, se eligieron autoridades municipales para el trienio 2000-2003, la composición quedó de la

siguiente manera, el PRI preside la presidencia con el C. Profesor Margarito Yáñez Ramos, también la sindicatura y seis primeras regidurías de mayoría relativa que corresponden al mismo partido, los regidores de representación proporcional le correspondieron al PAN, PRD, CD y PAS . Ver tabla 2.

Conformación Política del H. Ayuntamiento de Atenco 2000-2003

Presidente Municipal. Margarito. Yáñez Ramos. PRI

Sindico Procurador. Oscar Fleisher Portugués PRI

Primer regidor. Francisco Yescas Cuevas PRI

Segundo regidor. Carlos Villa Rosales PRI

Tercer regidor. Edith Cruces Baranda PRI

Cuarto regidor. Irma Mendoza Ordeños PRI

Quinto regidor. Miguel Pineda Martínez PRI

Sexto regidor. María Adelaida Lemus García PRI

Regidores por el principio de representación proporcional

Séptimo regidor. Lucia Miranda Ortega PAN

Octavo regidor. Leopoldo Robles Roldan PRD

Noveno regidor. C. Placido Rodríguez CD

Décimo regidor. Oscar Martínez Ramos PAS.

TABLA 2.

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

1996		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal.
PRI	29,576	3,241
PAN	10,268	1,706
PRD	33,768	3,068
2000		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal (2000).
PRI	40,575	4,519
PAN	22,866	2,516
PRD*	40,908	2,191
*El PRD, obtuvo un reducido margen de victoria en el distrito XXIII, con tan sólo el 0.28% sobre el PRI.		
2003		
Partido	Diputados (locales)	Presidencia Municipal (2003).
PRI**	29,027	Nulidad*
PAN	12,505	Nulidad*
PRD	26,118	Nulidad*
*Resolución de los juicios JI/157/2003 y JI/158/2003 acumulados, donde se determinó la NULIDAD DE LA ELECCIÓN. 9 de Marzo del 2003.		
** La alianza PRI-PVEM, le gana al PRD el distrito electoral.		

2003 ELECCION EXTRAORDINARIA

Partido Presidencia Municipal (2003).

PRI-PVEM** 5,302

PAN 832

PRD 3,689

** La alianza PRI-PVEM, gana la elección extraordinaria celebrada el pasado 12 de octubre del 2003. El costo de esta elección fue superior a los 900 mil pesos.

Fuente: Instituto Electoral del Estado de México. Resultados de las elecciones de año 1996, 2000 y 2003.⁸⁶

En las elecciones del 2000 el presidente ganador fue del PRI; en el 2003, el PRI nuevamente gana, pero debido al robo de urnas por el grupo opositor al proyecto del aeropuerto, las elecciones fueron anuladas. Por lo cual el Instituto Electoral del Estado de México, convocó a un nuevo proceso de elección para elegir nueva administración municipal (IEEM, 2003). El pasado 17 de Agosto toma posesión un presidente municipal interino, el cual convocó a nuevas elecciones en el mes de octubre; para que el primero diciembre del 2003, se designe un nuevo ayuntamiento para los próximos tres años (2003-2006). *El Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra FPDT*, que encabezan Ignacio del Valle Medina, Adán Espinoza, David Pájaro y América del Valle, ratificó en su momento que no permitirían la realización de las elecciones extraordinarias en tanto no se anulen los procesos legales y las órdenes de aprehensión en contra de los ejidatarios que participaron en el movimiento opositor de la construcción del Aeropuerto Internacional de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Así la lucha electoral entra en un nuevo proceso y el 12 de octubre del 2003, se realizan elecciones extraordinarias donde el candidato ganador del 6 de julio ratifica su triunfo. La alianza PRI-PVEM y su candidato *Pascual Pineda*, refrendan su victoria, al obtener 5 mil 302 votos contra 3 mil 689 del perredista German Núñez, la diferencia representa más del 40 por ciento de votos para el candidato del PRI. Lo anterior puede ser considerado una muestra de gobernabilidad, con las reservas del caso y con la escasa participación social y política.

El Panorama político en este municipio parece con una tendencia para que el PRI mantenga cierto dominio, no sería raro que las próximas elecciones del 2005, el Revolucionario Institucional mantenga su dominio. La segunda fuerza política es el PRD, que con el movimiento del aeropuerto tomó diferencias en lo municipal, la tercera fuerza política es el PAN, que después del 2000, cayó de manera importante, fue la segunda fuerza en ese año. Los resultados de las elecciones del pasado 9 de marzo del 2003, se determinó la nulidad de las votaciones, presentaba una ventaja el PRI en más de 70 por ciento del total de

⁸⁶ El nivel de abstencionismo en la elección de gobierno local se estima menor al 50 por ciento de los posibles votantes, contrasta con el promedio estatal el cual fue de 63.56 por ciento. Los electores no urbanos participaron más en esta elección que los sectores urbanos del municipio. IEEM, 2003.

votos sufragados con 2, 933. La segunda fuerza era el PRD con 1,808 y el PAN llevaba tan solo 368 votos.

La presidencia municipal que estuvo tomada por los ejidatarios desde que inició el conflicto, su alcalde despachaba en la comunidad de Santa Isabel Ixtapa hasta el día 16 de agosto del 2003, cuando concluyó su mandato. A pesar de que el conflicto fue de orden federal y estatal, el presidente municipal no pudo desempeñar sus actividades de manera normal o adecuada debido al conflicto.

Existe la idea de que el proyecto aeroportuario fracasó debido a la politización del mismo. Las consideraciones pueden ser diversas, pero entre sus lugareños existe la percepción que la defensa de la tierra es algo simbólico, importante para algunos, fuente de vida y asunto cultural para otros, en otro ámbito refleja la defensa de lo local ante lo global. Así San Salvador Atenco se vuelve centro de opinión nacional e internacional; la defensa del suelo, el rescate ambiental, los derechos humanos, el crecimiento y desarrollo económico de una región, los municipios conurbados a la Ciudad de México, son algunos temas de debate y discusión.

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

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

5.5 La Gestión Municipal de Margarito Yañes Ramos (2000-2003).

Margarito Yañes, con filiación priísta desde muy joven (1968), inició su actividad política y social en la región oriente como promotor de voto. En 1991 fue suplente de la cuarta regiduría en su municipio de 1994 a 1997; delegado municipal en San Salvador Atenco; tesorero municipal en el trienio 1997-2000; y presidente municipal del 2000 al 2003. Se considera que Margarito Yañes tiene su mejor antecedente en la vida magisterial, pues es profesor jubilado con más de 30 años de servicio, sus nexos más importantes se encuentran en el magisterio estatal, a nivel medio básico. Su gestión puede ser considerada como

ajena a un proyecto como el que se planteo en su momento, la posible construcción de una mega obra aeroportuaria, tuvo un efecto inmediato en toda su administración, su gestión puede ser discutida así como el papel que jugo como representante del gobierno local.

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

El municipio que presidió Yañes Ramos, no se dedicó a promover un aeropuerto para su municipio, pero tampoco originó un acuerdo o movilización a favor o en contra del citado proyecto. La promoción y difusión en el 2001, estuvo a cargo primero de los gobiernos del Estado de México e Hidalgo, luego la Federación con la difusión que presentó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los ciudadanos poco o casi nada fueron informados al respecto. La propuesta de expropiar tierras ejidales en Atenco, presentó una respuesta negativa en gran medida por que sus pobladores no conocieron el proyecto de manera adecuada y completa, no existió una propuesta del presidente municipal de ese momento, no fue el gobierno local encargado de su promoción, ni de su difusión, fue tarea del gobierno del Estado de México y del ejecutivo Federal los cuales no supieron manejar de manera adecuada un asunto político y el tratamiento técnico no resultó lo deseado.

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

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

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

En el informe de gobierno del 2002, se refiere a.... *Por ello interpusimos una controversia constitucional ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación, y que esta por resolverse. Son la Ley y el diálogo y la vía política en última instancia, los mecanismos a los que debemos de acudir para que se retome la plena paz socia en Atenco.*⁸⁷

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

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

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

5.6 *Las finanzas públicas*

Las finazas públicas es uno de los puntos más importantes de cada administración municipal. En el caso de Atenco, permitirán abordar la transparencia de una parte de la actuación del gobierno local. Recordemos que muchas deficiencias se encuentran en el adecuado uso de los recursos, nos dice también que tan eficientes y eficaces es el gobierno local, lo anterior permite planificar de manera adecuada la gestión municipal.

⁸⁷ Al respecto se recomienda revisar el contexto del informe del año 2002, se hace referencia al conflicto social y la división que viven los habitantes de Atenco; las agresiones y la dificultad que existe entre sus habitantes por el decreto expropiatorio del 22 de octubre del 2001. La controversia constitucional que interpuso el H. Ayuntamiento de Texcoco, en la cual involucro al municipio de Atenco, y a cinco gobiernos locales de la región, entre los que se menciona: Chiconcuac, Papalotla, Chimalhucán, Chiautla, Tezoyuca y Tepetlaoxtoc.

La hacienda municipal comprende todo el patrimonio del conjunto financiero para la adecuada administración de las tareas municipales, su dinámica esta referida al conjunto de las funciones de cada localidad, su integración, y régimen y administración de los recursos. En sentido político es determinante en la relación administrativa de un Ayuntamiento y de un municipio, así como su contexto político de cada gestión. La importancia de los ingresos municipales esta vinculada a las atribuciones de los gobiernos locales, que por regla son insuficientes y no llegan con la oportunidad y en la cantidad que se requiere. A continuación presentamos un balance de los años 2001-2003.

En el informe del 2002, refieren un ingreso total de \$ 33, 587,281.61; durante el periodo de septiembre 2001 a junio del 2002. Los ingresos por aportaciones son el mayor ingreso municipal con \$11, 931,782.55, le siguen el programa de inversión estatal con \$10,851.000.00; los ingresos federales del ramo 33 fueron del orden de \$8, 278,426.00. Los anteriores puntos representan los principales ingresos. Los egresos comprendidos de septiembre de 2001 a junio de 2002 fueron: de \$10, 587,424.61, cantidad para el pago de servicios de sueldos y salarios, comprende a regidores, sindico, presidente municipal, funcionarios, empleados de confianza y base así como asesorías del ayuntamiento. El segundo mayor gasto se dio en los materiales y suministros con \$ 2, 457,995.19, le siguen los servicios generales con \$2, 313,725.88; las transferencias fueron del orden de \$ 1, 556,412.21. En bienes muebles e inmuebles se gasto un total de \$ 2,222.368.14; la obra pública significo \$ 2, 803,361.71; la deuda pública paso ser del orden de \$917,013.65 y las erogaciones extraordinarias significaron un total de \$469,897.00; lo que significa un total de \$ 23, 582.950.50 durante el periodo comprendido. (Ver cuadro 16 Y 17).

El informe del 2003, reporta un ingreso de \$35,478.935.01 el cual comprende el periodo de agosto de 2002 a junio de 2003. Los egresos reportados para el mismo periodo son de \$42,217.364.30. Destaca las aportaciones federales por un monto de \$22, 903,991.38; lo que represento más de 64% de los ingresos programable en el periodo referido, lo anterior ubica a Atenco como un municipio favorecido, en relación al porcentaje de ingresos que aporta la federación en la región. En la parte de los egresos, la mayor parte se ubica en la obra pública que dicho periodo fue de \$15,090.163.83, lo cual represento el 35 % de sus egresos; le siguen los servicios personales, que representaron un total de 30.5% del total de ingresos. La deuda pública es manejable pues representa un total de \$796,198.78, lo que represento un total de 1.8% de los egresos en el periodo referido. Llama la atención las erogaciones extraordinarias las cuales son de \$ 1, 522,956.94, la cual supera la deuda pública en más de un 50 por ciento y más del 100 por ciento con respecto al anterior año fiscal. El tercer Informe que comprendió de agosto del 2002 a julio del 2003, reporta por otros ingresos un total de \$1, 369,761.88, lo significó un aumento en la recaudación de impuestos de más del 30% con respecto al año anterior y 41% con respecto al primer año de gobierno. Se avanza de manera importante en la recaudación del impuesto predial, el cual alcanzo 5,526 contribuyentes.

En el informe del 2002, la administración municipal realizó otros cobros entre los que podemos destacar, el impuesto predial con \$611,020.81, con un número de 5,478 contribuyentes. Otros impuestos son los aprovechamientos, que en el ejercicio de sus facultades tiene el municipio para sancionar con multas, recargos, y gastos de ejecución y notificación, se recaudó en dicho periodo la cantidad de \$99, 196.54. Por venta de bebidas alcohólicas se logró recaudar la cantidad de \$82,861.20. Con la idea de controlar el comercio formal e informal se creó un nuevo reglamento para esta actividad lo que permitió recaudar la cantidad de \$32,270.00. y los permisos por vía pública se recaudó la cantidad de \$8,710.00. En total se recaudaron por estos conceptos un total de \$966,368.38 (ver cuadros siguientes).

CUADRO 14

INGRESOS RECIBIDOS SEPTIEMBRE 2001 A JUNIO DE 2002 EN ATENCO

Ingresos por participaciones	\$11'931,782.55
Ingresos federales Ramo 33	\$ 8'278,426.00
Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de los Municipios	\$ 6'280,324.00
Fondo de Infraestructura Social Municipal	\$ 1'998,102.00
Programa de Inversión Estatal	\$10'851,000.00
Ingresos por Financiamiento	\$ 2'400,000.00
Ingresos por Aportaciones de Mejoras	\$ 126,073.06
Total	\$33'587,281.61

Fuente: Informe de Gobierno 2002

CUADRO 15

EGRESOS COMPRENDIDOS SEPTIEMBRE 2001 A JUNIO 2002

Servicios Personales	\$ 10'587,424.61
Materiales y Suministros	\$ 2'457,955.19
Servicios Generales	\$ 2'313,725.88
Transferencias	\$ 1'556,412.21
Bienes Muebles e Inmuebles	\$ 2'222,368.14
Obra Pública	\$ 2'803,368.14
Inversiones Financieras	\$ 0.00
Deuda Pública	\$ 917,031.65
Erogaciones Extraordinarias	\$ 469,897.00
TOTAL	\$ 23'582,950.50

Fuente: Informe de Gobierno 2002.

CUADRO 16

INGRESOS Y EGRESOS DE AGOSTO 2002

A JUNIO 2003 EN ATENCO

Ingresos	\$ 35'478,935.01
Impuestos	\$ 1'172,064.94
Derechos	\$ 476,676.49
Aportación de mejoras	\$ 221,188.48
Productos	\$ 27,801.50
Aprovechamientos	\$ 1'713,993.91
Ingresos propios DIF	\$ 153,560.00
Otros ingresos	\$ 7'860,808.31
Ingresos por financiamiento	\$ 948,850.00
Ingresos de origen federal	\$ 22'903,991.38
Estatal	\$ 0.00
Federal	\$ 22'903,991.38

Egresos	\$ 42'217,364.30
Servicios personales	\$ 12'876,612.56
Materiales y suministros	\$ 2'518,444.14
Servicios generales	\$ 4'806,395.67
Transferencias	\$ 4'845,201.54
Bienes muebles e inmuebles	\$ 761,390.86
Obras públicas	\$ 15'090,163.83
Inversiones financieras	\$ 0.00
Deuda pública	\$ 796,198.76
Erogaciones extraordinarias	\$ 1'522,956.94

Fuente: Informe de Gobierno 2003. H. Ayuntamiento de San Salvador Atenco.

Tercera parte: El estudio de caso del aeropuerto

Capítulo 6 La dimensión técnica

6.1 El transporte aéreo

El crecimiento del sistema de transporte aéreo se dio en gran medida por los cambios tecnológicos que experimentaron los aviones de 1970 a 1990. El caso más extremo fue la creación del *Concord*; ⁸⁸ primer avión supersónico que atravesó el Atlántico en un promedio de la mitad del tiempo que cualquier avión comercial; pero en lo fundamental se construyeron mejores aeronaves, con mayor capacidad; tal es el caso del avión *Jumbo* que traslada más de 500 personas y más recientemente los *airbus*, aviones más pequeños y livianos. El mercado nacional creció de manera significativa, las principales líneas aéreas, atienden una red de rutas nacionales e internacionales. Las líneas pequeñas determinaron trayectos más cortos.

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

El movimiento de pasajeros, y de mercancía, el cual se considera como un medio de integración social y cultural, ha sufrido varios cambios en el transcurso del tiempo que han determinado una división progresiva de dos de sus factores principales: la necesidad de intercambio y la utilización del espacio. Mientras tanto, su base económica, que se da por el movimiento expansivo del capital y se expresa como circulación general, es la misma.⁸⁹

El esquema de transporte aéreo en México conforma un espacio, un territorio, fragmentado en zonas o regiones en torno al crecimiento y desarrollo económico. Establece un proceso urbano, asignando funciones y tareas en las

⁸⁸ El último avión *Concord* que realizó un vuelo comercial fue de la compañía *British Airways* y aterrizó en Heathrow, Londres, Inglaterra, en el mes de octubre del 2003. El precio promedio de trasladarse en esta aeronave era de 100 mil pesos en viaje trasatlántico, tiene el récord de ser el avión comercial más rápido al cruzar el Atlántico de Nueva York a Londres en dos horas, 54 minutos y 45 segundos, transportaba a 100 pasajeros a una velocidad dos veces superior al sonido, 2 mil 203 Km. Revista *CAMBIO*, año 3, núm. 96 de noviembre del 2003 y Semanal *Día Siete*, núm. 176 del 16 de noviembre del 2003.

⁸⁹ Camarena Luhrs, Margarita, "*Homogenización del Espacio*", en Revista Mexicana de Sociología. Núm. 3/90. UNAM. México. Pág. 25.

zonas metropolitanas fundamentalmente, tal es el caso del AICM. Se va conformando toda una red de infraestructura terrestre, ferroviaria, dedicada a las actividades comerciales, de la industria, o los servicios; se establecen características de los flujos comerciales y financieros en torno a los principales aeropuertos del país.

6.2 Los aeropuertos de México

En México existen 85 aeropuertos por los que han circulado, en promedio, en los últimos cinco años (1998-2003), 62 millones de pasajeros.⁹⁰ De estos aeropuertos, se considera que los más importantes son 60, los cuales se agrupan en conjuntos aeroportuarios.

CUADRO 17
AEROPUERTOS MÁS IMPORTANTES DEL PAÍS

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

Los 25 restantes son administrados por gobiernos estatales y municipales, por el ejército, o son privados. De estos 30 prestan servicio nacional y 55

⁹⁰ Nuevamente nuestro agradecimiento al consultor *Simón García*, por su valioso apoyo en este punto, mucho de esta información ha sido recopilada por el citado consultor, especialista en este tema.

internacional. Del total, 58 dependen administrativamente de la empresa Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y de los gobiernos de los estados; el grupo restante agrupa a los que tienen titularidad estatal, federal, municipal y otros privados. Al margen de las infraestructuras aeroportuarias ya citadas, México cuenta con 1.215 aeródromos públicos y privados, lo cual incluye los pequeños aeródromos para avionetas, helipuertos en tierra, y combinados.⁹¹

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

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

En México, en los años ochentas se empezó a crear el concepto de aeropuerto *Multimodal o Multipuesto*, que significa unir el transporte carretero, ferroviario, marítimo y aéreo, y de servicios asociados, con los capitales económico y de conocimiento, con servicio al gobierno e iniciativa privada que buscaban en teoría maximizar la rentabilidad económica y social de cada aeropuerto.⁹²

La utilización del espacio aéreo significa múltiples relaciones entre los elementos en un esquema de organización de flujos o movimientos tangibles, como es el pasaje y la mercancía, insumos, etc.⁹³

Se evalúa que al desarrollo del sistema de transporte aéreo mexicano le siguen faltando dos puntos importantes: *a)* crear nueva tecnología aeroportuaria, *b)* buscar nuevos sistemas para el transporte aéreo alternativo y ser innovador en los servicios aeroportuarios, siendo congruente con un esquema más eficiente y vinculado a otros medios de transporte, como el terrestre, ferroviario y marino en la dinámica social y económica del país.

⁹¹ Información de la Dirección General de Aeronáutica Civil, SCT, año 2000.

⁹² Aeropuertos y Servicios Auxiliares consideró en el 2003, un total de 14 aeropuertos con el sistema *Multimodal o Multipuesto*. Los aeropuertos son los siguientes: **Zona Norte** Nvo. Laredo Tamaulipas, recinto fiscalizado, Cd. Victoria Tamaulipas desarrollo comercial y servicios, a la industria de mantenimiento de Aeronaves Matamoros Tamaulipas, recinto fiscal sección aduanera. para carga servicios comerciales Cd. Obregón Sonora. Recinto fiscal, sección aduanera para Carga, Terminal Multimodal de Cargas Servicios Comerciales Nogales Sonora Recinto Fiscalizado. Terminal de carga aérea servicios comerciales Guaymas Sonora, Terminal Internacional de Turismo y Servicios Loreto B.C.S. Desarrollo Turístico y de Servicios. **Zona Sur** Puebla Recinto fiscalizado sección aduanera para carga industria de mantenimiento de aeronaves y parques industriales, Campeche, Camp. desarrollo comercial y servicios industria de mantenimiento de aeronaves Cd. del Carmen Campeche Recinto Fiscal Sección Aduanera para Carga Servicios Comerciales Chetumal Q.Roo. Recinto Fiscal Sección Aduanera para carga Servicios Comerciales Terminal Multimodal de Turismo, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas (Nuevo Aeropuerto) Recinto Fiscalizado Terminal de Carga Aérea Servicios Comerciales, Palenque, Chiapas Terminal Internacional de Turismo y Servicios, Puerto Escondido, Oaxaca, Desarrollo Turístico, y Servicios.

⁹³ De manera reciente se mencionó que China decidió invertir más de 1,300 millones de dólares en adquirir nuevos aviones para brindar un mejor servicio nacional e internacional y ser competitivos en lo comercial, en los servicios, en lo financiero y lo turístico; también el gobierno chino decidió construir en los próximos 15 años, 100 nuevos aeropuertos nacionales e internacionales. Nota aparecida en el Diario *New York Times*, el pasado 13 de noviembre del 2003.

La demanda y oferta de servicios aeroportuarios después de los atentados del 11 de septiembre del 2001 en la ciudad de Nueva York, se ha convertido en una prioridad para este tipo de transporte, se debe analizar el servicio a nivel regional e internacional así como sus posibles beneficios y pérdidas que se pueden generar. Por otra parte, el Gobierno Federal presentó la propuesta de *descentralizar los servicios aeroportuarios*, el cual consiste en reorganizar y descentralizar las actividades aeroportuarias del centro del país. El Proyecto considera dos grandes rubros: a) la ampliación del actual aeropuerto de la (AICM), b) mejorar la infraestructura aeroportuaria de los aeropuertos de Toluca en el Estado de México y el de Huejotzingo, en Puebla, que servirán como apoyo en la descentralización de la demanda que existe en el AICM. Con la *demandas de Servicios Aeroportuarios del Centro del País*⁹⁴, se presenta una alternativa derivada por la cancelación del proyecto aeroportuario Texcoco.

6.3 Elementos de decisión para construir el nuevo aeropuerto

El aeropuerto requiere, en primer lugar, la consideración primordial de aspectos aeronáuticos y de la estructura del espacio aéreo, condiciones orográficas, capacidad potencial de operaciones, capacidades de pistas, impacto de demoras, etc., así como un análisis económico, social, de transporte, de desarrollo urbano y regional, físico y ambiental.

El investigador Javier Delgado (2005), dice: que un aeropuerto es una estructura regional, gran parte de sus viajes son para usuarios de una región y es importante tener no solo una visión de una característica de una obra urbana, pues se debe considerar la influencia de la obra. Tanto, Texcoco y Tizayuca, son decisiones complejas, decidir sobre un solo aspecto es poco acertado, son varias variables a considerar. Texcoco está muy erosionado y conurbaría de manera rápida, en cambio Tizayuca tardaría un poco, pero finalmente se conurbarían las dos opciones, sería algo inevitable. En el caso de Texcoco, los conos de aproximación quedarían en ex vaso; a menos que se ocupara no sería afectado. En cambio, Tizayuca en un largo plazo, las trayectorias estarían ocupadas por la población.⁹⁵

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

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

El sitio Texcoco será resistente al tiempo, ya que permitirá la construcción de seis o más pistas, y contará eventualmente con la capacidad para operar aproximaciones

⁹⁴ El documento oficial difundido por ASA, se titula “Acciones para Atender la Demanda de Servicios Aeroportuarios del País.” Mayo de 2004.

⁹⁵ Fragmentos de la entrevista realizada al Dr. Javier Delgado del Instituto de Geografía de la UNAM, el 29 de marzo de 2005. El investigador pudo participar en el proyecto del nuevo aeropuerto propuesto para la ZMCM, en el año 2001. El resumen de la entrevista aparece en el anexo 2 de esta tesis.

cuádruples cuando se desarrollen y publiquen nuevos procedimientos. Esto permitirá que el nuevo aeropuerto preste servicio a la ciudad hasta ya bien entrada la segunda mitad del Siglo XXI, lo que constituye una vida de más de 50 años (el AICM ha operado durante aproximadamente 70 años). Si se planifica hoy un aeropuerto en el sitio Texcoco, (el sugerido), se puede evitar la necesidad futura de tener que construir otro aeropuerto para la ciudad en sitios a distancias de más de 100 km, que es donde se encuentran las zonas libres más cercanas que permitirían tal crecimiento adyacente al Valle de México.⁹⁶

El proyecto *Ambiental Nuevo Texcoco*, que promovió el Gobierno del Estado de México (1999-2005), en su mensaje publicitario se refería a “más que un aeropuerto, un proyecto de vida”.

El aeropuerto propuesto contaría además con tres pistas paralelas secundarias, que duplicarían la capacidad del aeropuerto actual y reducirían significativamente retrasos y cancelaciones. Se afirmaba que se designaría al área del lago de Texcoco como zona de protección ecológica, lo que evitaría el riesgo de la especulación.

Los terrenos propuestos para el proyecto en su mayoría, son de propiedad federal y estatal, se aprovechará una gran extensión de suelo actualmente ocioso y se crearán nuevos cuerpos de agua y sistemas de regulación hidrológica para proteger los mantos acuíferos y controlar los niveles de agua. De las 14 mil hectáreas que contempla el proyecto, cuatro mil se destinarán a las instalaciones del aeropuerto y el resto sería zona ecológica. Además se piensa en una considerable disminución por ruido y polvo, tanto en el Valle de México, como en la zona del ex lago. El hecho de ubicarse a sólo 15 kilómetros del aeropuerto actual, evitará altos costos de desplazamiento y pérdidas de tiempo...⁹⁷. Ver gráfica 17.

En el año de 1999, el Gobierno Federal ya había analizado y estudiado la propuesta de Texcoco, lo anterior se desprende del trabajo elaborado por ASA y la SCT con la consultoría Felipe Ochoa y Asociados,⁹⁸ donde se explica que esta opción ya era considerada de manera razonada y sustentada antes de la llegada del nuevo presidente en el año 2000.

⁹⁶ Tomado textualmente del Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco, difundido por el Gobierno del Estado de México y el Gobierno Federal, en el año 2001. Revista *Proceso* 1278, 1281 del 2001.

⁹⁷ Gobierno del Estado de México, “Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco”, en Revista *Proceso*, No 1278 del 29 de abril del 2001. Página 42-44. México.

⁹⁸ El documento se titula “Opciones para Incrementar la Capacidad Aeroportuaria de la Zona centro del País”, ASA, SCT, 1999.

GRÁFICA 17

UBICACIÓN DEL AEROPUERTO PROPUESTO



Fuente: Proyecto Ambiental "Nuevo Texcoco", 2001.

6.3.1 Desarrollo urbano y planificación

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

se puede presentar con un proyecto urbano tan importante como la construcción de un aeropuerto internacional de la ciudad de México.

El modelo de desarrollo en este inicio del siglo XXI está asociado a todo un proceso de “modernizar” las zonas urbanas y rurales. Desde la época del presidente Miguel de la Madrid (1992-1988), se intentaba modernizar el *transporte* del país. Lo que comprendieron los *tecnócratas* en esa administración significó el inicio de privatizar carreteras, permitir inversiones privadas en ferrocarriles, aeropuertos, trenes ligeros, entre otros. En el periodo de Carlos Salinas Gortari (1988-1994) este proceso se acentuó y la privatización de las carreteras fue de las más importantes en el último decenio.

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

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

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

GRÁFICA 18

ETAPAS PARA LA CONSTRUCCION DE UN AEROPUERTO



Fuente: ASA, *nuevos proyectos*, 2004.

Observamos que la planificación es una etapa fundamental en este esquema y se considera que la participación de la iniciativa privada en este tipo de proyectos es de 49 por ciento; ASA participa con el 26 por ciento y los gobiernos estatales con el 25 por ciento.⁹⁹

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

Desde la óptica teórica, se considera que las políticas públicas sobre un territorio, especialmente aquellas que tienen que ver con equipamientos e infraestructura urbana, ocasionan efectos inmediatos sobre el precio de las

⁹⁹ Información publicada por Aeropuertos y Servicios Auxiliares, publicada en su página de Internet, www.asa.gob.mx.2003.

tierras próximas, generando excedentes que son apropiados por otros actores del gran capital (Ziccardi, 1988).

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

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

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

El *plan de desarrollo urbano*¹⁰⁰ del Estado de México, plantea esta situación urbana compleja, que se admite en patrón propio de dos zonas metropolitanas: a) la primera es ZMCM que es la más grande del país y además tiene el reto de coordinar el Distrito Federal y el Estado de México. Esto es algo muy particular que no existe en otros estados de la República y b) La otra es la zona metropolitana del Valle de Toluca, con un crecimiento moderado y donde no se

¹⁰⁰ En este marco, el *Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de México* es el instrumento fundamental que señala las directrices en cuanto a la orientación territorial de las inversiones y acciones de los sectores público, social y privado, con el objetivo último de lograr un desarrollo más justo en términos sociales, más eficiente en términos económicos, más sustentable en términos ambientales y más equilibrado en términos territoriales. Fragmentos del citado Plan, publicado por el gobierno del Estado de México y aprobado por el Congreso Estatal, en mayo de 2003. Toluca, México, Pág.12.

tiene la cercanía física de la Ciudad de México (Plan de Desarrollo Urbano, Edomex, 2003).

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

Es evidente que existe una intensa especulación con la tierra pero también una real escasez de suelo apto para el adecuado crecimiento urbano ordenado, ya que más del setenta por ciento de la tierra en esta región es ejidal y comunal (Moreno Sánchez, 2003). Pero incorporar tierra ejidal al crecimiento urbano, se debe realizar en un proceso jurídico que requiere tiempo y en el transcurso los terrenos pueden ser ocupados de manera ilegal; ejemplo de ello son las invasiones en Atenco, y en los límites con el Municipio de Ecatepec, en la zona conocida como "El Salado".¹⁰¹

6.3.2 Aspectos relevantes de la evaluación ambiental

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

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

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

Un sistema de drenes externos e internos captarían adecuadamente las aguas de la vertiente oeste de las sierras Nevada y Patlachique que conducirán torrentes con gastos de 47.17 m³/seg en el año 2010 y hasta de 121.98 m³/seg para el 2030, lo cual evitaría inundaciones potenciales al aeropuerto y aumentaría la capacidad reguladora y de tratamiento de aguas del Valle de

¹⁰¹ Al respecto se recomienda revisar el apartado de esta situación en lo referente a los *asentamientos irregulares* en Texcoco y Atenco en el presente trabajo.

México con la construcción de dos grandes lagunas reguladoras, una planta de tratamiento y un emisor hacia el canal del desagüe. La capacidad potencial podría regular avenidas extraordinarias provocadas por lluvias de hasta 48 horas de duración.

CUADRO 18
PRINCIPALES OBRAS DEL PLAN HIDRÁULICO

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

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

En el documento mencionado se afirma que:

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

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

En la zona federal con bajos contenidos de sales, que abarca cerca de 800 has, y que son factibles de explotación agropecuaria, se impulsarían estas actividades coadyuvando con uno más de los objetivos del Plan Texcoco de

recuperar actividades económicas en el sitio, capaces de dar ocupación y sustento a la población precarista.

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

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

Además el control implicaba regeneración, habilitación y mantenimiento de otros sitios de visita exitosos como las presas de Guadalupe, La Concepción, El Rey, así como los lagos de Tlahuac y Xochimilco. También se sabe que los programas de control de aves deberían hacerse con gran cuidado y eficacia con el fin de evitar las protestas de grupos internacionales y nacionales que apoyan la presencia de la avifauna, principalmente la migratoria, dado que están protegidas por convenios internacionales, de los cuales nuestro país es signatario.

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

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

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

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

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

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

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

En este megaproyecto ambiental, el gobierno del estado ha invertido 100 millones de pesos en obras de rescate de la zona del ex lago de Texcoco. Algunas de estas obras son la recuperación total de las 350 hectáreas del lago de Churubusco, la concreción de una zona arbolada de 60 kilómetros, la instalación de un sistema de riego de 2 mil 500 hectáreas para las áreas de pasto y el rescate de suelos en la parte baja del río de La Compañía; en esta última tarea se invierten 67 millones 700 mil pesos del Fideicomiso Ambiental Metropolitano.¹⁰²

La infraestructura disponible en la zona se integra particularmente por la Vía Peñón–Texcoco, de cuatro carriles, Indios Verdes–San Juan Ixhuatepec, Avenida Central, avenida Carmelo Pérez, Vía Morelos, Vía Gustavo Baz, Vía

¹⁰² Tomado del Plan de Desarrollo del gobierno del estado y difundido en Internet, durante los años de 2001 y 2002. www.edomex.gob.mx. Para mayor información al respecto se recomienda revisar el documento en cuestión.

José López Portillo, Periférico y la Línea B del Metro, que permiten el acceso al lugar.

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

6.3.3 *Requerimientos del proyecto en materia de vialidades*

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

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

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

Mantenimiento de vialidades con recursos públicos:

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

Desarrollo de vialidades con recursos públicos:

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

Modernización y desarrollo de autopistas

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

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

En desarrollo

Esquema de concesión a la iniciativa privada:

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

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

CUADRO 19

CONECTIVIDAD EN LA REGIÓN CENTRO DEL PAÍS

Enlace Objetivo	Acciones de Mitigación
Puebla-Golfo de México	Peñón Texcoco-Calpulalpan-Tlaxacala Libramiento de norte-sur, tramo Ixtapaluca-Súper a Puebla
Querétaro	Libramiento Norte – Sur, Tramo Peñón Texcoco – Venta de Carpio – Huehuetoca – Querétaro.
Pachuca	Libramiento Norte – Sur, tramo Peñón Texcoco – Venta de Carpio – Autopista Pachuca
Cuernavaca – Cuautla	Libramiento Norte – Sur, tramo PT – Ixtapaluca Chalco – Amecameca – Cuautla – Alpuyeca
Toluca	Aeropuerto – Venta de Carpio, Vialidad mexiquense: Lechería – Naucalpan – La Venta (Opción Mario Colín)
Libramiento Lázaro Cárdenas – Tuxpan	Aeropuerto – Pachuca, entronque al sur de Tulancingo y libramiento Lázaro Cárdenas

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

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

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

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

6.4 *La dimensión económica-financiera*

6.4.1 *El Transporte aéreo como elemento fundamental en el desarrollo económico*

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

La aviación en el mundo inicia con los hermanos *Wright* (1903). Fabricaron un dispositivo para transportar a un hombre en el aire. En 1910 fue el año en que un mexicano, Alberto Braniff, se convierte en el primer hombre que voló un avión en América Latina.¹⁰³

Los vuelos comerciales se iniciaron en México en 1924, cuando la Compañía Mexicana de Aviación (CMA) realizó su primer vuelo comercial.¹⁰⁴ El piloto aviador jubilado Alfredo Infante se refiere a: "...que la aviación en México, inicia con los vuelos del ejército, fundamentalmente para prevención de cualquier desastre natural y vigilancia de lugares considerados como de seguridad nacional, tal es el caso de Petróleos Mexicanos y Comisión Federal de Electricidad; los primeros vuelos comerciales estaban destinados a lugares

¹⁰³ Tras un vuelo de 12 minutos, el Presidente Francisco I. Madero fue el primer jefe de Estado en el mundo que viajó en avión. Tomado del semanario *Día Siete*, núm. 176, del 16 de octubre del 2003.

¹⁰⁴ El 24 de agosto de 1924 la Compañía Mexicana de Aviación realizó su primer vuelo comercial; los aviones eran tripulados por extranjeros (estadunidenses), las aeronaves utilizadas en aquella época eran "Fairchild" y los "Lincoln Estándar". Las principales rutas eran: México-Veracruz-Tuxpan-Tampico-Victoria-Ciudad-Monterrey-Victoria-Ciudad-Tampico-Tuxpan-Veracruz-México. Tomado de "*El despertar de las águilas*", de Francisco Torán, Edición Aspa, 1974, México, Pág. 19 y 49.

específicos del Golfo de México, y donde los pagadores de Petróleos Mexicanos eran los usuarios más frecuentes...¹⁰⁵

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

Después del 11 de septiembre del 2001, el transporte aéreo experimenta características diferenciadas para cada país. En México, el comportamiento durante el 2001 y 2002, muestra un descenso importante en las operaciones del sistema aeroportuario y de pasajeros. El total de pasajeros transportados durante el año de 2001 fue de 20, 991,847.; en el mes de julio del 2001, este sistema transportó a 5,978.396 pasajeros y en el mes de septiembre a sólo 3, 803,093, lo que significó un descenso de 63.56 por ciento en tan sólo tres meses. Esta tendencia fue similar a otros países de Latinoamérica y en mayor medida en los Estados Unidos de América.¹⁰⁶

Las operaciones realizadas por el sistema aeroportuario en el 2001 representaron un total de 505,194; para el 2002 las operaciones tuvieron un descenso y se ubicaron con 484,849, lo que representa una variación del -4.22 del (2001 al 2002). Para el 2002 se tuvo un descenso significativo de pasajeros transportados con un total 18, 936,610, lo que representó una variación de -9.79.¹⁰⁷ De julio del 2003 a julio de 2004, se movilizaron un total de 22,601.008 pasajeros.¹⁰⁸

El año 2003 terminó con pérdidas en las principales aerolíneas de México, y se estima la pérdida en más, de 2,000 millones de pesos durante dicho año. En 2004 las pérdidas pudieron ser menores a 1,000 millones de pesos. Cintra (controladora de Aeroméxico, Mexicana, Aerocaribe y Aerolitoral) perdió mil 296 millones en el 2001, y mil 660 millones en el 2002. En el año 2003 reportó pérdidas superiores a los mil 500 millones de pesos. De 2001 a 2003 la industria de la aeronáutica mexicana ha perdido más de 4 mil millones de pesos. Se calcula que no más de 280 aviones operan en todo el país, muchos son aeronaves de 100 y 150 asientos.¹⁰⁹ Las esperanzas de la aviación

¹⁰⁵ Entrevista personal realizada el 10 de noviembre del 2003 al piloto aviador jubilado Alfredo Infante, de Aeronaves de México; el entrevistado considera que el actual aeropuerto requiere un espacio físico mayor y es deseable construir una tercera pista, o construir un nuevo aeropuerto en la zona metropolitana del Valle de México por seguridad y mejor servicio en la demanda aérea.

¹⁰⁶ Estadística del Movimiento Aeroportuario del Sistema Aeroportuario Mexicano. ASA. Cifras Totales. Publicado en la página de Internet, www.asa.gob.mx. 2003.

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ Fuente: Airports Council International, World Wide Airport Traffic Statistics, July 2004.

¹⁰⁹ García R, Simón. Aviación 2004: resistencia y paciencia, Periódico *El Universal*, Columna invitada. Pág. J12. 11 de enero de 2004.

nacional se ubican fundamentalmente en las actividades turísticas, comerciales y en menor medida de la pequeña industria.

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

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

Como se dijo existen 85 aeropuertos en el país, incluido el de la Ciudad de México (AICMA) considerado como uno de los más importantes del mundo y el de mayor flujo de personas, de carga y de movimientos.¹¹⁰ Todos los estados cuentan al menos con un aeropuerto de importancia regional y nacional; a la fecha los estados de Hidalgo y Tlaxcala no tienen y en corto tiempo se estima que el Estado de Querétaro tendrá el suyo.¹¹¹

Lo que prevalece en este mundo globalizado es la fusión de empresas aéreas: las grandes compran a las chicas en muchos lugares del mundo, y ante la baja demanda de este servicio se despiden empleados y se reducen sueldos y salarios del personal de tierra y aire. Las aerolíneas mexicanas como *Mexicana* y *Aeroméxico* establecieron convenios con otras aerolíneas internacionales (*Iberia, United Airlines, Delta*) a fin de reducir costos y ser eficientes en sus diversas operaciones. Se crean nuevas rutas aéreas que crecen en expansión y complejidad.

“Los principales fabricantes de aviones, Boeing Commercial Airplanes, de Estados Unidos de Norteamérica y Airbus Industrie, de Europa, están a la mitad

¹¹⁰ El AICM presentó un flujo de movimientos (aterrizajes y despejes) superior a 316,796 operaciones, de julio de 2003 a julio de 2004. Pero aún se encuentra muy lejos de las actividades de otros aeropuertos como los americanos, europeos o asiáticos que mueven más de 50 millones de pasajeros al año y en promedio realizan 800 mil movimientos de manera anualizada. Fuente: *Airports Council International, World Wide Airport Traffic Statistics*, July 2004.

¹¹¹ No existen en el Estado de Hidalgo aeropuertos comerciales, el de *Santa Lucía*, es coordinado por la Secretaría de la Defensa Nacional.

de su producción, con ventas que no llegan a los 300 aviones por año, cuando en el año 2000 superaban 1,200 en conjunto de las dos principales empresas dedicadas a la construcción de aeronaves comerciales".¹¹² Se considera que para el 2006 y 2007 puede existir un adecuado repunte de la aviación nacional y mundial.

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

Las relaciones económicas internacionales, como el comercio de bienes de servicios, las transferencias y los movimientos de capital, presentaron un nuevo escenario del capital internacional en donde los medios de transporte como el avión fueron fundamentales en el desarrollo de México y la región centro del país.¹¹³

Estas características de la industria de la aviación de ¿que manera incidieron en el proyecto? ¿Y el futuro de la aeronáutica nacional? Recordemos la idea original de este megaproyecto urbano era concentrar todas las operaciones en un solo aeropuerto y lo cual sería ambientalmente más eficiente, ya que su impacto ecológico sería menor que si se utilizaran dos aeropuertos. También suponía diversas obras de infraestructura pensada (tren ligero, metro, nuevas autopistas, ampliación y mejora de las actuales vías de comunicación), inversiones que superarían los 2 mil millones de dólares en infraestructura en su conjunto.¹¹⁴

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

6.4.2 *Los costos del nuevo aeropuerto en Texcoco*

En 1999, meses antes de que el Presidente Vicente Fox iniciara su gestión, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Aeropuertos y Servicios Auxiliares, así como la consultoría Felipe Ochoa y Asociados, elaboraron el

¹¹² García R, Simón. Ob. *Cit.* Pág. 11.

¹¹³ Nos referimos al concepto de Estado de bienestar o benefactor al periodo ubicado entre 1940-1970. Algunos especialistas como Arnaldo Córdova mencionan a un Estado intervencionista, otros como Estado Proteccionista o Estado de Bienestar.

¹¹⁴ El aeropuerto de Honk Kong, tuvo de 1992 a 1999 una inversión superior a los 20 mil millones de dólares, siendo la obra de infraestructura más importante del mundo en los últimos 10 años; no existe un megaproyecto urbano de esta magnitud en el siglo XX. Este aeropuerto se construyó sobre una pequeña isla, ganándole tierra al mar en condiciones de gran adversidad técnica, social, financiera y política. Fuente Discovery Channel. 2003

documento "Opciones para incrementar la capacidad Aeroportuaria de la Ciudad de México", donde describía la evolución financiera de dicho proyecto. Ver siguiente cuadro.

CUADRO 20
LOS COSTOS DEL PROYECTO

TEXCOCO	TIZAYUCA
En el año 2001, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) consideró una inversión superior a los 10 mil millones de dólares para Texcoco	En el año 2001 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) consideró una inversión superior a los 12 mil millones de dólares de Tizayuca
En tanto que la inversión en Texcoco asciende a \$ 2 863 millones de dólares (a precios corrientes) en el periodo 1999-2030	En Hidalgo se requerirían \$ 4 175 millones de dólares en el mismo lapso.
La inversión privada \$ 2 168 Millones de dólares	Es importante destacar que la inversión privada es muy parecida en orden de magnitud en ambas opciones \$ 2 606 millones de dólares en Hidalgo
Inversión gubernamental de \$ 257 millones de dólares. En este punto existe una gran diferencia con respecto a Tizayuca en casi 10 veces su inversión.	Inversión gubernamental de \$ 2 007 millones de dólares
De ser factible técnicamente la operación conjunta del AICM con una primera pista inicial en Texcoco con su paralela de apoyo, le permitiría más holgura financiera y mayor rentabilidad.	Tizayuca no ofrecería esta alternativa
El aprovechamiento o recuperación para actividades no aeroportuarias de las instalaciones del actual AICM apoyaría adicionalmente las finanzas globales del proyecto Texcoco. Se estima que esto debiera adicionarle \$ 500 millones de dólares a valor presente al proyecto conjunto.	
El proyecto Texcoco es financieramente viable. Requiere la operación financiera conjunta con el AICM por el tiempo en que sea posible y trasladar posteriormente la totalidad de las operaciones al nuevo aeropuerto. En este caso el Valor Presente Neto (VPN) de la operación, incluyendo el margen del negocio de combustible, es de \$ 111 millones de dólares. ¹¹⁵	Tizayuca no ofrecería esta alternativa

Esta obra se programó como la más importante del gobierno federal, en los últimos dos sexenios. Se consideró que el sitio podía contener no sólo un

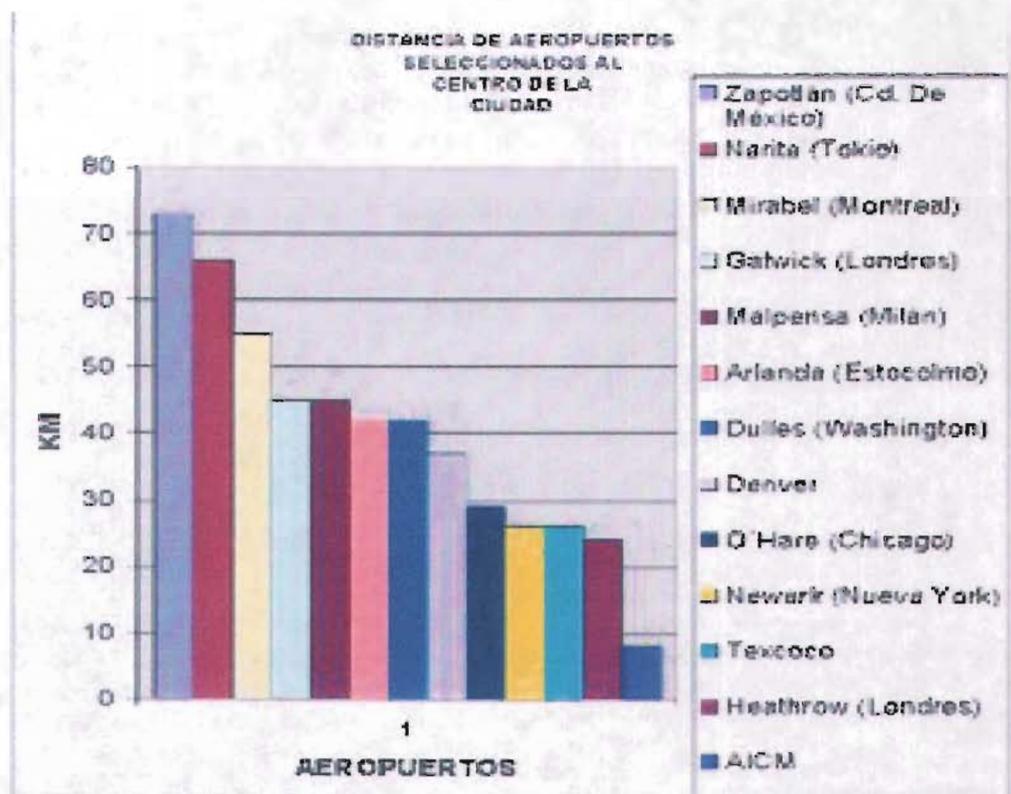
¹¹⁵ La tasa de descuento o costo de oportunidad utilizada es del 10 % en términos reales, aunque los cálculos del Valor Presente Neto (VPN) se realizan también a tasas del 8, 12 y 15 %. El periodo de evaluación considerado es de 30 años, utilizando valores de rescate donde procede. En el caso de la evaluación financiera, se utilizó el modelo disponible en ASA y los flujos se descontaron al 15 % anual. No se incluyeron costos financieros en ninguna de las opciones. Asimismo, aunque las opciones se refieren sólo al negocio aeroportuario, se incluyen los requerimientos de inversión de las obras inducidas complementarias, así como la distribución requerida de inversión entre el sector público y el sector privado.

aeropuerto, sino también una zona comercial, hotelera grande y servir como la puerta de entrada aérea principal de una gran nación.

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

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

GRÁFICA 19
DISTANCIA DE AEROPUERTOS A LOS CENTROS DE LA CIUDAD



Tomado del Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco. 2001.

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

Los costos para atender la demanda de Servicios Aeroportuarios del Centro del País fueron muy superiores a la indemnización que pretendió pagar el gobierno de la República a los ejidatarios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán. En los decretos del 22 de octubre del 2001, se consideró una extensión de 2,063 hectáreas destinadas para uso exclusivo del aeropuerto, cuyo precio total hubiera significado \$ 1,031.50 millones de pesos (97,370.00 dólares americanos), por el total de las tierras afectadas, con un precio de 500 mil pesos por cada una de las hectáreas en los municipios mencionados.¹¹⁶

El gobierno de la República gastó en la ampliación y modificación del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), más de 274 millones de pesos. Se piensa que incrementará sus operaciones en más del 273 por ciento al pasar de 51 mil a 90 mil movimientos aéreos al año. También se invertirá en el de Toluca y Puebla en los años de 2003 a 2005.¹¹⁷

Se tiene contemplada la ampliación de infraestructura en los aeropuertos de Puebla y Toluca, ya que absorberá parte de la demanda del AICM, se mejorarán el sistema de pistas, la construcción de otros rodajes paralelos y la capacidad del edificio terminal. El aeropuerto de Puebla, tratará de absorber parte de la demanda del AICM; se rehabilitará la pista, rodajes, plataforma y la construcción de un recinto fiscalizado. Este aeropuerto aumentará sus operaciones en 483 por ciento. El estudio para el desarrollo del aeropuerto y plan de negocios es financiado por la *Trade and Development Agency* (TDA), a fondo perdido. Con una inversión de 50 millones de pesos de recursos federales y de 50 millones de inversión privada.¹¹⁸ Igualmente, estos trabajos deberán estar concluidos en el año 2005.

¹¹⁶ Es necesario precisar que el Secretario de Comunicaciones y Transportes Arq. Pedro Cerisola Weber, no designó los precios de la tierra ejidal de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán, fue la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales (Cabin) la que fijó un precio de 72 mil pesos por hectárea de temporal y 250 mil por la de riego, lo que dejó a 7.2 y 25 pesos respectivamente el metro cuadrado. Posteriormente la Secretaría de Gobernación fijó otro precio de 500 mil pesos por hectárea, siendo al parecer un error que dicha Secretaría fijara dicho precio. Dicha dependencia no debió difundir en su momento precios de tierra ejidal, pues no son facultades de dicha institución.

¹¹⁷ El monto de indemnización fue calculado con precio promedio de 500 mil pesos por hectárea afectada y la inversión programada por ASA es mayor al costo que se hubiera pagado por las tierras ejidales en los municipios de Texcoco, Atenco y Chimalhuacán. Periódico *Reforma*, 4 de agosto del 2002. Pág.10^a.

¹¹⁸ La información resumida se encuentra en el Informe Ejecutivo de ASA 2003, *Proyecto Acciones para atender la Demanda de Servicios Aeroportuarios del Centro del País* (cifras de inversión); Ampliación del AICM, boletín de prensa AICM-BP/020/03.

En el documento difundido por A.S.A, *Acciones Para Atender la Demanda de los Servicios Aeroportuarios del Centro del País*¹¹⁹, se refiere a una inversión total de 270 millones de dólares. Es decir casi triplica el costo que se pretendía pagar por las tierras ejidales de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán en el año 2001 y el cual no superaba los 100 millones de dólares americanos, por un total de 2,063 hectáreas destinadas exclusivamente al aeropuerto con precio de 500 mil pesos por hectárea afectada.¹²⁰

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

Capítulo 7 La dimensión jurídica

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

El documento de expropiación para la construcción del *nuevo aeropuerto internacional de la zona metropolitana del Valle de México*, tiene su sustento en el decreto del Ejecutivo Federal, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 22 de octubre del 2001. Dicho decreto establece desarrollar el “*proyecto aeroportuario en Texcoco y una zona de regulación ecológica para el Valle de México*”¹²¹. Son los municipios de Texcoco, Atenco, y Chimalhuacán, así como un área del exvaso del Lago de Texcoco, los espacios territoriales afectados (4,500 hectáreas). El proyecto fue conocido y difundido en los

¹¹⁹ El Proyecto considera tres grandes rubros: la ampliación del actual aeropuerto de la (AICM), mejorar la infraestructura aeroportuaria de los aeropuertos de Toluca en el Estado de México y el de Huejotzingo, en Puebla, que servirán como apoyo en la descentralización de la demanda que existe en el AICM. Igualmente se tiene programada la descentralización a aeropuertos como Guadalajara, Monterrey y Cancún, los cuales servirán como lugares de distribución de tráfico aéreo para evitar que los pasajeros tengan que trasladarse a través de la. El AICM presenta una saturación importante e insuficiencia en el área operacional; el Gobierno Federal, a través de la SCT y ASA, llevará a cabo una descentralización de sus operaciones, debido en gran parte a las exigencias del tráfico aéreo y a la demanda aeroportuaria. Aumentará la capacidad de atención de pasajeros programados de 20 a 30 millones de manera anual, con la ampliación de las instalaciones actuales y la construcción de una nueva terminal sur. Para el 2003 y 2004 se considera la ampliación de la terminal nacional, así como la construcción de los nuevos rodajes de conexión, nuevas plataformas y nuevas posiciones de ingreso y salida de pasajeros. El costo aproximado de la inversión será de 307 millones de dólares, que equivalen a más de 3,223 millones de pesos. El gobierno de la República invertirá 120 millones de dólares; es decir, casi, el 44 por ciento de la inversión total.

¹²⁰ Este fue el último ofrecimiento realizado por la Secretaría de Gobernación por cada hectárea afectada en la región de Texcoco.

¹²¹ *Diario Oficial de la Federación* del 22 de octubre del 2001, primera y segunda sección.

diversos medios de comunicación, impresos y electrónicos como el proyecto aeroportuario "Texcoco".

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

En su primera sección el Decreto se refiere así: Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales "Decreto por el que se declara de utilidad pública la ampliación de los límites del actual Vaso del Lago de Texcoco, y se expropia a favor del Gobierno Federal, el predio lotificado con el número 13, con superficie aproximada de 03-86-02.42 hectáreas, ubicado en San Martín, Municipio de Texcoco, Estado de México".¹²²

En la segunda sección, la Secretaría de la Reforma Agraria es la encargada de llevar a cabo el Decreto de expropiación para el caso del municipio de Chimalhuacán, y que a la letra dice así: "Decreto por el que se expropia por causa de utilidad pública una superficie de 311-72-00 hectáreas de temporal de uso común e individual, de terrenos del ejido de Chimalhuacán, municipio del Estado de México." ¹²³

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

El sustento jurídico en el que se basa el decreto es que el ejecutivo federal el Licenciado Vicente Fox Quesada, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, expropia por causa de utilidad pública, las tierras que se citan, en ejercicio de la facultad que le confiere el artículo 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 27, párrafos segundo, quinto y sexto, y fracción VI segundo de la propia Constitución; 1º., fracciones VII, X y XI, 2º., 3º., 4º., 8º., 10, 19 y 20 de la Ley de Expropiación, en relación con el artículo 7º., fracciones I, II, IV y VIII de la Ley de Aguas Nacionales; 14 y 63, fracción II de la Ley General de Bienes Nacionales, y 31,32 bis y 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. ¹²⁴

¹²² Este es un ejemplo de la manera en que se dio la expropiación en cada terreno lotificado en el municipio de Texcoco, con la intervención de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Pág. 125-137, del Decreto del Ejecutivo, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* del 22 de octubre del 2001.

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ Sobre el concepto de *utilidad pública*, La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 27º que: "La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originariamente a la nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transitar el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada. En el párrafo tercero se dice que la nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como de regular en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza

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

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

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

pública...”. En la sección sexta dice que las Leyes de la Federación y de los Estados en sus respectivas jurisdicciones, determinarán los casos en que sea de *utilidad pública* la ocupación de la propiedad privada, y de acuerdo con dichas Leyes la autoridad administrativa hará la declaración correspondiente (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; por Carbonell, Miguel; 1994).

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

ejecución de medidas para su reuso, y la construcción de obras de prevención y control de contaminación del agua, en dicha área.

Lo anterior representa los elementos jurídicos más importantes que dieron origen al Decreto de expropiación para la posible construcción del aeropuerto internacional de la Ciudad de México, en municipios del oriente del Estado de México. Fueron un total de 42 decretos expropiatorios¹²⁵ que entraron en vigor el lunes 22 de octubre del 2001, cuyo contenido, dio lugar a actos de impugnación y establecen: a) Se decreta la expropiación de los terrenos declarando su “utilidad pública” para la construcción de un aeropuerto, y b) determinó que el lugar idóneo para la construcción del nuevo aeropuerto, era la superficie ubicada en los municipios de Atenco y Texcoco, en el Estado de México, para la cual se establece su expropiación.

7.1 Los Amparos

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

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

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

¹²⁵ Los grandes conflictos sociales de nuestro país en los últimos años y en su mayoría proceden de expropiaciones, de casos en que no hay derechos claros de propiedad o de las distintas interpretaciones jurídicas o de la confusión que existe en la posesión de la tierra. Por ejemplo ¿que tienen de común los casos de San Juan, El Encino y San Salvador Atenco? Los tres son producto de expropiaciones. Se ha hecho demasiado común que los gobiernos expropien terrenos para proyectos que pueden ser importantes para algunos sectores de la sociedad pero la cuestión sigue siendo el cuestionamiento a el supuesto de *utilidad pública*. Cancún, Punta Diamante, son ejemplos de desarrollos turísticos, que hoy se encuentran entre los mejores y más caros del mundo, su creación fue hecha en gran parte de terrenos ejidales y comunales; si bien estos centros turísticos benefician a mucha gente, sus grandes ganancias y el supuesto de *utilidad pública* estaban seriamente mediatizados por los verdaderos dueños de estos centros y por la escasa regulación del Estado, que se supone debería beneficiar y ser más equitativo en la riqueza que se genera en la región, en beneficio de sus mismos pobladores.

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

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

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

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

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

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

En dicho Cabildo se mencionó que el municipio de Texcoco saldría afectado por los decretos de expropiación publicados en el *Diario Oficial de la Federación* con mil trescientas hectáreas, de las cuales se dañan varios

núcleos ejidales, entre ellos Cuautlalpan, San Bernardino, Boyeros, San Luis Huexotla, San Felipe, Santa Cruz, La Magdalena Panoaya y Tocueta. A partir de ahí se comenzó a notificar a los núcleos ejidales y se abrió un gran debate y se realizaron diversas manifestaciones en los Municipios de Atenco y Texcoco para señalar la postura en contra del aeropuerto (*Gaceta Municipal*, No 15, Oct, 2001).

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

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

La página 24 de la citada controversia hacía referencia a:

“...afecta necesariamente a nuestro ámbito territorial, no sólo por estar contemplado en dichos terrenos de nuestro Municipio, sino porque derivado de ello, contemplará aparte y forzosamente múltiples vías de comunicación terrestre, y subterránea, y el uso de varios servicios públicos, como la recolección de basura, alumbrado público, seguridad pública, agua potable, entre otros, mismos que por la fuerza del hecho de construir un aeropuerto en determinado lugar, afectan necesariamente el ámbito de competencia territorial, que en este caso es el del Municipio de Texcoco, el que directamente y por los cuatro puntos cardinales se verá afectado, tan sólo con la llegada al municipio de todos los usuarios del aeropuerto; sin embargo, el Ejecutivo de la Unión, pasando por alto este Mandato Supremo, señala en la parte considerativa de los decretos enunciados, y más enfáticamente en los contemplados en el sub.-inciso c) de la página dos de esta demanda, que construirá a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, un aeropuerto en la zona que en ellos se señala, lo que evidentemente con lleva un Programa de Transporte Público de Pasajeros, que debe incidir en el Sistema de Planeación Nacional. Sin embargo, el Ejecutivo de la Unión, en un acto de soberbia absoluta, y de falta de responsabilidad política y social, dicta ese mandato implícita en sus decretos, pero jamás llama al Municipio de Texcoco a intervenir en la formulación de ese programa, no obstante que la instauración del mismo trae como consecuencia segura la destrucción de un entorno donde hoy se desarrollan poco más de doscientos mil texcocanos, y millones de personas alrededor.....”.

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

7.1.2 Sinopsis de la Controversia Constitucional del H. Ayuntamiento de Texcoco

La presente abarca la fecha de la demanda constitucional presentada por el H. Ayuntamiento de Texcoco a junio del 2002. Es de mencionar que en los siguientes números de la *Gaceta Municipal*, no existe información oficial de la situación que guarda la Controversia Constitucional. Se presenta esta sinopsis, con lo siguiente: ¹²⁶

1. Violación a la facultad municipal para la formulación, aprobación y administración de la zonificación así como la autorización, control y vigilancia de la utilización del suelo, facultades contempladas en los artículos 115 fracción V inciso a) y b) de la Constitución General; este concepto de invalidez va dirigido únicamente a los decretos que pasan sobre el territorio municipal.
2. Violación de la facultad municipal para participar en la elaboración de proyectos de Desarrollo Regional como es el caso del Proyecto Aeroportuario, facultad contemplada en el artículo 115 fracción V inciso h) y reforzada por el artículo 26 de la misma Constitución; este concepto de invalidez va dirigido a todos los decretos.
3. Violación de la facultad municipal para intervenir en la formulación de los Programas de Transporte Público de Pasajeros cuando afecten su territorio; esta facultad está contemplada en el artículo 115 fracción V inciso h) y reforzada por el artículo 26 de la misma Constitución; este concepto de invalidez va designado a todos los decretos.
4. Violación al artículo 16 de la Constitución Política General, toda vez que los decretos carecen de la motivación necesaria que se exige a todos los actos de autoridad.
- 5.- La falta de acreditación de la causa de utilidad pública violando así los artículos 16 y 27 de la Constitución General, ya que no manifiesta en sus Decretos por qué se hace necesario el nuevo aeropuerto y por qué el nuevo aeropuerto satisface la necesidad.
6. Violación al artículo 26 de la Constitución toda vez que éste establece los mecanismos de planeación que debe seguir el Ejecutivo Federal en su actuar, los cuales fueron violados.
7. Violación al artículo 16 de la Constitución General y 18 de la Ley de Obras Públicas y Servicios, relacionados con los mismos, toda vez que existiendo ya un decreto que determinó que el nuevo aeropuerto se ubicará en Zumpango, el Presidente de la República Mexicana hizo caso omiso de esa determinación tomada por el antes Presidente de la República Luis Echeverría Álvarez, publicada por segunda ocasión el 27 de mayo de 1974.
8. Por último, se viola la garantía individual del artículo 4 de la Carta Magna toda vez que los habitantes de la región vienen gozando de un medio ambiente adecuado cuyas condiciones son producidas por el Lago de Texcoco, violando también el artículo 98 de la Ley de Equilibrio Ecológico y la Protección al

¹²⁶ De diciembre del 2001 a marzo del 2003, el H. Ayuntamiento de Texcoco facilitó las Gacetas Municipales así como la información disponible. El trabajo en la Corte se encuentra en trámite sin concluir la sentencia respectiva, en gran medida debido a la suspensión del proyecto aeroportuario en la región Texcoco anunciado por el Gobierno Federal en agosto del 2002.

Ambiente, toda vez que la construcción del aeropuerto no es compatible con la vocación natural de los terrenos donde se pretende ubicar, e impide el mantenimiento de su capacidad productiva quedando violada igualmente la facultad del inciso g) fracción V del artículo 115 de la Constitución, que permite a los municipios participar en la creación y administración de zonas de reserva ecológica.

Por otro lado, quedó también violada la protesta del Presidente de la República de respetar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y las Leyes que de ella emanen, por las violaciones anteriormente citadas.¹²⁷

El Presidente de la Corte registró la Demanda de Controversia Constitucional y designó como ponente al Ministro Juventino V. Castro y Castro el día cinco de diciembre del dos mil uno; luego el día siete del mismo mes y año, el Ministro Instructor designado admite la Controversia, corre traslado y vista a las autoridades demandadas y terceros interesados; quedando como autoridades demandadas y terceros los colocados a continuación:

Autoridades Demandadas

Presidente de la República Mexicana, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de la Reforma Agraria, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

El mismo siete de diciembre del dos mil uno, el Ministro Instructor niega la suspensión de los actos reclamados, manifestando que de concederse se pondría en peligro la economía nacional.

Autoridades Terceras Perjudicadas y Autoridades Terceras Interesadas

Procuraduría General de la República, Procuraduría General del Distrito Federal, Poder Legislativo del Estado de México, Poder Ejecutivo del Estado de México, Poder Judicial del Estado de México, Ayuntamiento de Acolman, Ayuntamiento de Atenco, Ayuntamiento de Chiautla, Ayuntamiento de Chimalhuacán, Ayuntamiento de Chiconcuac, Ayuntamiento de Chicoloapan, Ayuntamiento de los Reyes La Paz, Ayuntamiento de Papalotla, Ayuntamiento de Tezoyuca, Ayuntamiento de Tepetlaoxtoc.¹²⁸

7.1.3 Otras Leyes y Reglamentos

Por lo que respecta a la *Ley General de Asentamientos Humanos*, el H. Ayuntamiento de Texcoco argumentó que lo que establece en el Art. 1, 2

¹²⁷ Información publicada en las Gacetas Municipales del H. Ayuntamiento, de Texcoco de Mora, del mes de octubre a diciembre del año 2001.

¹²⁸ Extractos de la controversia presentada por el H. Ayuntamiento de Texcoco, ante la Suprema Corte de la Nación, en el año 2001.

numeral III, el cual se refiere a: “Centros de población: las áreas constituidas por las zonas urbanizadas, las que se reserven a su expansión y a las que se consideren no urbanizables por causas de preservación ecológica, prevención de riesgos y mantenimiento de actividades productivas dentro de los límites de dichos centros....”

El artículo 6.- “Las atribuciones que en materia de ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y de desarrollo urbano de los centros de población tiene el Estado, serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de la competencia que les determina la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”.

Así mismo la Ley General de Asentamientos Humanos, (LGAH) establece diversas disposiciones que norman los asuntos referentes a la conurbación, las zonas metropolitanas, la concurrencia de los niveles de Gobierno Federal, de las entidades federativas y de los municipios en la materia, así como la capacidad y necesidad de celebrar convenios y acuerdos entre ellos y con los sectores social y privado para atender eficazmente el fenómeno del poblamiento.

La ley General de Asentamientos Humanos, capítulo primero dice:

Art.1.- *“...Establecer la concurrencia de la Federación, de las entidades federativas y de los municipios, para la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el territorio nacional”; y en el artículo segundo estatuye como definición:*

“IV. Conurbación: la continuidad física y demográfica que formen o tiendan a formar dos o más centros de población.”

“XX. Zona Metropolitana: el espacio territorial de influencia dominante de un centro de población,...”

El ordenamiento legal establece las reglas para la coordinación y participación así como la concurrencia de las autoridades competentes, en primer término las que corresponden a la Federación a través de la Secretaría de Desarrollo Social. Entre los diferentes niveles de gobierno (federal, estatal y municipal) está establecido por la legislación urbana, coordinar y proyectar la Planeación del Desarrollo Regional con la participación de Estados y Municipios, así como la celebración de convenios y acuerdos con las entidades y municipios a fin de realizar y ejecutar tareas, acciones e inversiones para el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población.

La ley Orgánica de la Administración Pública Federal confiere a la Secretaría de Desarrollo Social, la responsabilidad de formular, conducir y evaluar la política general de desarrollo social, en particular de los asentamientos humanos, del desarrollo urbano y vivienda, al igual que proyectar y coordinar la planeación regional, con la participación que corresponda a los gobiernos estatales y municipales. El artículo 12, fracción VI establece que...

La Federación y las entidades federativas podrán convenir mecanismos de planeación regional para coordinar acciones e inversiones que propicien el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos ubicados en dos o más entidades, ya sea que se trate de zonas metropolitanas o de sistemas y centros de población cuya relación requiera, la participación que corresponda a los municipios de acuerdo con la legislación local.

En lo que respecta a Ley Agraria, el H. Ayuntamiento centró su defensa en lo que se entiende por centro de población, no sólo a las áreas constituidas por las zonas urbanizadas, sino a las áreas que se reservan a su expansión y las que consideren no urbanizables por causas de preservación ecológica, prevención de riesgos y mantenimiento de actividades productivas dentro de los límites de dichos centros; así como las que por resolución de la autoridad competente se provean para la fundación de los mismos.¹²⁹

El Municipio de Texcoco, considera que los preceptos Constitucionales que se estima violados son: Artículo 1, 4, 16, 25,26, 27,115 fracción V incisos a), c) segunda parte, d) y h) y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. En dichos decretos, se afecta a un total de 1335-483-449 hectáreas dentro del territorio del Municipio de Texcoco, así como quinientos noventa y cinco ejidatarios.

Otro acto de invalidez que reclama el H. Ayuntamiento de Texcoco se refiere al artículo 26 de la Carta Magna que establece la democracia como característica de nuestro sistema de planeación, donde los municipios podrán participar en la formulación de planes de desarrollo regional, y establece una obligación para la Federación (hablando del caso concreto), que cuando elabore proyectos de desarrollo regional deberá asegurar la participación de los municipios y establecer al mismo tiempo el derecho de los municipios a tener y exigir esa participación.

Otro concepto de invalidez, se refiere al Art. 115, de nuestra Carta Magna, inciso h) Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial.

7.2 Marco jurídico en el que se desenvuelve el municipio en el Estado de México

La región oriente del Estado de México se enmarca dentro de una amplia y diversa estructura jurídica, en cuya aplicación se encuentran normas y leyes emanadas de las tres niveles de gobierno: federal, estatal y municipal, así como de los distintos poderes que representan al ejecutivo, legislativo y judicial.

Desde las reformas de 1983, con las modificaciones al artículo 115 Constitucional, se trató de fortalecer las funciones de las autoridades

¹²⁹ Dentro de la Ley Agraria existen varios puntos donde los municipios del país tienen una presencia importante en la adecuación de los derechos de propiedad pública y privada. Se recomienda revisar el artículo 2 fracción primera y segunda de dicha Ley aprobada y modificada en el año de 1994.

municipales, en lo político, en lo económico, en la planeación del desarrollo urbano y en el suministro de servicios públicos a los habitantes del municipio.

Las modificaciones al artículo 27 de nuestra Carta Magna, inciden de manera directa en el *uso de suelo* y en las diversas formas de propiedad, para que los gobiernos locales pueden regular el uso de suelo con eficiencia y eficacia, depende mucho de cómo se coordinen con los diversos niveles de gobierno tanto a nivel federal como estatal. También los gobiernos locales tienen facultades para establecer un verdadero ordenamiento territorial, lo cual depende en gran medida de dos factores: *a)* la orientación económica que se desea y *b)* de lo que realmente desean los ciudadanos en los municipios de Texcoco y Atenco, así como en toda la región oriente del Estado de México.

Este fortalecimiento del poder local llevaría a un mejor control del uso del suelo y a una apropiada protección del medio ambiente y de la ecología en los centros de población. Uno de los objetivos que se ha perseguido es mejorar y actualizar los planes de desarrollo urbano de las localidades, se desea que dichos planes correspondan al crecimiento real de las mismas. Los planes deben estar actualizados y sancionados por las cámaras locales. Lo cual permitiría adecuar los presupuestos de las obras de infraestructura a dichos planes. Se pretende, además que el financiamiento que se pueda otorgar a los municipios esté considerado de antemano en el Plan de Desarrollo Urbano del Estado de México (Vega J. Lourdes: 1999).

La reforma del artículo 115 de la Constitución del país realizada en 1999, fue el mandato que impulsó a las entidades a actualizar el marco jurídico municipal, prácticamente de manera simultánea a lo largo del país. Las adaptaciones constitucionales y legislativas que han hecho los estados, pueden considerarse un parámetro para evaluar su diversidad institucional, que equivale al "grado de adecuación" del diseño municipal al perfil propio de cada estado y de cada municipio.

En el caso del Estado de México, su relevancia se deriva de su relación e integración con el Área Metropolitana de la Ciudad de México, lo que obliga a un concepto de municipio, abiertamente inserto en un sistema metropolitano de municipios articulados con el Distrito Federal. La experiencia del Estado de México, nominalmente, permite reflexionar sobre la realidad institucional compleja, reflejando esta perspectiva y sus necesidades en la reforma municipal y estatal.

La reforma municipal articula distintas dimensiones. Por un lado, la jurídica, que se condensa en los documentos constitucionales, federal y de los estados, en las leyes estatales y en la propia reglamentación municipal. Por otro lado también se encuentra la dimensión relativa a sus actores sociales, políticos e institucionales, que en su interacción han ido definiendo su contenido. Un componente más es el relacionar la reforma municipal a los cambios que suceden en la vida regional, en su política, economía y población que en los hechos modifican el mapa centralizado del país, lo cual expresa una evaluación

macrosocial que redefine el perfil de la nación con su movimiento (Guillén y Ziccardi, 2004).

Los diversos problemas de tipo urbano y ambiental en la región oriente, surgidos por la conurbación rebasan los límites jurídicos-administrativos; la ordenación territorial sigue siendo un fenómeno complejo por el mismo crecimiento físico y poblacional que se desarrolla en el oriente del Estado de México y en el Distrito Federal. Por lo anterior, es importante considerar el marco jurídico en que se desenvuelven los municipios motivo de la presente investigación y el caso de estudio *El Proyecto del Aeropuerto*. Existen distintos niveles de Gobierno donde la congruencia jurídica entre ellos puede ser permanente y ocurrente, entre los más destacados se encuentran los siguientes:

7.2.1 A Nivel Federal

Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos

Art. 26 El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación.

La planeación será democrática, ya que mediante la participación de los diversos sectores sociales, se recogerán las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlas al plan y los programas de desarrollo. Habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la administración pública federal.

La ley facultará al Ejecutivo para que establezca los procedimientos de participación y consulta popular en el sistema Nacional de Planeación Democrática y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del Plan y los Programas de desarrollo.

Asimismo, determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo federal coordine mediante convenios, con los gobiernos de las entidades federativas e induzca y concerte con los particulares las acciones a realizar para su elaboración y ejecución.

Art.115.- *Los Estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el Municipio Libre conforme a las bases siguientes:*

V. Los municipios en los términos de las Leyes Federales y estatales relativas, estarán facultados para:

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal;

- b) Participar en la creación y administración de sus recursos territoriales;
- c) Participar en la formulación de planes de desarrollo regional, los cuales deberán estar en concordancia con los planes generales en la materia. Cuando la Federación o los estados elaboren proyectos;
- d) Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales;
- e) Intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana;
- f) Otorgar licencias y permisos para construcciones;
- g) Participar en la creación y administración de zonas de reserva ecológicas y en la elaboración y aplicación de programas de ordenamiento en esta materia;
- h) Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial;
- i) Celebrar convenios para la administración y custodia de las zonas federales.

En lo conducente y de conformidad a los fines señalados en el párrafo tercero del Artículo 27 de la Constitución, expedirán los reglamentos y disposiciones administrativas que fueran necesarios.

7.2.2 A nivel Estatal

Los gobiernos locales tienen entre sus facultades y prerrogativas:

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México. Los artículos 77 fracciones XXIII y XXXI de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México y de la Ley Orgánica de la Administración Pública, establecen las facultades del ejecutivo estatal y los convenios que se pueden realizar con el Ejecutivo Federal, con las otras entidades federativas y los Ayuntamientos de la entidad en materia de servicios públicos o de obras de interés colectivo o beneficio de los municipios así como la manera de resolverse en cada caso.

La Ley de Asentamientos Humanos del Estado de México, en su artículo 21 establece la siguiente jerarquía de planes:

- I. El Plan Estatal de Desarrollo Urbano,
- II. Los Planes Regionales Metropolitanos,
- III. Los Planes Municipales de Desarrollo Urbano,
- IV. Los Planes de Centros de Población Estratégicos,
- V. Los Planes de Centros de Población y
- VI. Los Planes Parciales.

Asimismo, podrán coadyuvar en la identificación y precisión de las demandas y aspiraciones de la sociedad para dar contenido al Plan de Desarrollo del Estado, a los planes municipales y a los programas respectivos, propiciando y facilitando la participación de los habitantes en la realización de las obras y servicios públicos.

Art. 139.- Para la planeación y ejecución de acciones, el Estado y los municipios por conducto de aquel, podrán celebrar con la Federación o con otras entidades federativas y sus municipios, convenios en materia de asentamientos humanos, protección al ambiente, preservación y restauración del equilibrio ecológico, transporte, agua potable y drenaje, recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos y seguridad pública, con apego a las disposiciones aplicables.

Los ayuntamientos del Estado podrán celebrar entre sí estos mismos convenios.

Art. 31.- La Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas, es el órgano encargado del ordenamiento de los asentamientos humanos y de la regulación del desarrollo urbano y de la vivienda y de ejecutar las obras públicas a su cargo.

A la Secretaría le corresponde entre otros asuntos: formular, revisar y ejecutar el Plan Estatal de Desarrollo Urbano, los planes especiales y los Centros de Población Estratégicos y proponer su modificación, así como promover la implantación de los Planes municipales de Desarrollo Urbano y de Centros de Población Municipales.

El Plan de Desarrollo Urbano del Estado de México¹³⁰ señala entre sus objetivos:

- Ordenar el crecimiento demográfico del estado a través de la constitución de un sistema de ciudades, aprovechando los recursos existentes a fin de lograr el desarrollo regional equilibrado de la entidad y mejorar las condiciones de vida de sus habitantes. Apoyar la congruencia y complementariedad de las actividades rurales y urbanas y crear las condiciones necesarias en las áreas urbanas de las distintas regiones para retener a los pobladores en sus lugares de origen.
- Mejorar las condiciones ambientales y preservar las zonas agrícolas, pecuarias, forestales y de recarga acuífera, evitando su urbanización, sobre todo en los Valles de Cuautitlán-Texcoco, Toluca-Lerma y en la Sierra de las Cruces.
- Promover mecanismos e instrumentos que incidan en la densificación de áreas urbanas subutilizadas a fin de optimizar el uso del suelo principalmente en las diecisiete ciudades periféricas del Valle Cuautitlán- Texcoco.

¹³⁰ El maestro Antonio Azucla menciona que en el caso de los municipios conurbados de la zona metropolitana, es decir los municipios pertenecientes al Estado de México pero que forman parte de la aglomeración, hasta prácticamente comienzos de los ochentas, las decisiones respecto a qué áreas se iban a urbanizar, y la autorización de los fraccionamientos, era facultad discrecional del gobernador. Es decir, el gobernador decidía, concertando particularmente con los grandes grupos inmobiliarios, la orientación del proceso de urbanización de la zona metropolitana. Fragmento del texto publicado en: "Gestión y Cambio Institucional". UAM/UNAM/IFAL, 1993. México. Pág. 210.

7.2.3 A nivel Local

Ley Orgánica Municipal del Estado de México

Art. 31.- Son Atribuciones de los Ayuntamientos:

- VIII. Concluir las obras iniciadas por administraciones anteriores y dar mantenimiento a la infraestructura e instalaciones de los servicios públicos municipales;
- XXI. Formular, aprobar y ejecutar los planes de desarrollo municipal y los programas correspondientes;

Art.114.- Cada Ayuntamiento elaborará su Plan de Desarrollo Municipal y los programas de trabajo necesarios para su ejecución en forma democrática y participativa.

Art. 117.- El Plan de Desarrollo Municipal tendrá los objetivos siguientes:

- I. Atender las demandas prioritarias de la población;
- II. Propiciar el desarrollo armónico del municipio;
- III. Asegurar la participación de la sociedad en las acciones del gobierno municipal;
- IV. Vincular el Plan de Desarrollo Municipal con los Planes de Desarrollo Federal y Estatal;
- V. Aplicar de manera racional los recursos financieros para el cumplimiento del Plan y los programas de desarrollo.

Código Financiero del Estado de México y Municipios

Artículo 284.- Las disposiciones de este Título regulan la planeación y programación del desarrollo del estado y de los municipios, así como la elaboración, control y evaluación de sus presupuestos de egresos.

Artículo 285.- La conducción del desarrollo del Estado, la planeación y su ejercicio democrático es atribución del Gobernador, quien aprobará el Plan de Desarrollo y sus programas. Estas atribuciones se ejercerán en los municipios por el Presidente Municipal, salvo el Plan de Desarrollo que será aprobado por los ayuntamientos.

Artículo 305.- Los programas sectoriales, regionales, institucionales y espaciales, deberán ser congruentes con los objetivos, estrategias y prioridades establecidos en el Plan de Desarrollo; se sujetarán a la política de regionalización establecida; y definirán las responsabilidades de su ejecución, además de incluir la política económica-social y los aspectos administrativos que impongan las condiciones del desarrollo.

Siguiendo al maestro Azuela, sobre el papel y la relevancia de las reformas emprendidas al artículo 115 de nuestra Carta Magna, la cual en teoría fortalece el papel de los municipios en varios aspectos, pero lo más destacable en el ámbito urbano es la facultad de aprobar y modificar los planes de desarrollo urbano y administrar los usos del suelo en las zonas urbanas. Lo demás se considera como atribuciones fiscales, las cuales no significan un cambio

importante en lo que son las finanzas del ayuntamiento. Las facultades con respecto de la prestación de servicios constituye un dudoso privilegio dentro de las restricciones generalizadas del gasto público. Lo que queda en realidad como nuevos poderes municipales, es regular la organización del territorio, que esta cristalizado en los planes de desarrollo urbano (Azuela, 1993).

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

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

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

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

La reforma federal establece funciones y facultades muy específicas en materia de planeación urbana a los municipios y en el caso de la Constitución local se establece que las reformas, en todo lo relativo al desarrollo urbano, tienen que

contar con el punto de vista del gobierno del Estado. Por ello, se ha afirmado que una disposición como ésta “socava la soberanía municipal en la planeación urbana de su propio territorio”.

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

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

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

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

La reforma municipal, en este sentido, es un componente fundamental del proceso más amplio de la reforma del Estado, concebida a partir de los

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

Capítulo 8 *La dimensión ambiental*

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

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

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

El proyecto de análisis de impacto ambiental en la región Texcoco tuvo una duración de tres meses a partir del 1 de junio al 30 de septiembre de 2001 y su costo total fue de \$15'501,200. 00.¹³¹

¹³¹ Se solicitó la información respectiva al PUMA; el Biólogo Omar Rojas, explicó que este tipo de estudios son bajo convenio específico y existe una cláusula de confidencialidad por la cual se necesita la aprobación de la SEMARNAT y del Instituto de Ecología de la misma secretaría para la consulta

Planteamiento general de la biodiversidad

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

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

La Manifestación de Impacto Ambiental¹³² deberá indicar medidas adicionales para mitigar cualquier posible efecto negativo del nuevo aeropuerto en la fauna y flora remanentes.

Conservación de las aves planteamiento general

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

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

completa del proyecto. El resumen ejecutivo se encuentra en la página electrónica del Proyecto "Ambiental Nuevo Texcoco", y los datos complementarios del proyecto se encuentran en el informe del año 2001 del PUMA.

¹³² La evaluación de impacto ambiental constituye una figura jurídica nueva. Establece los procedimientos a través de los cuales las autoridades ambientales condicionan la realización de obras, aprovechamientos y actividades que puedan causar desequilibrios ecológicos o rebasar los límites y condiciones establecidas en las disposiciones aplicables en la protección del ambiente y preservar y restaurar los ecosistemas, a fin de reducir al mínimo sus efectos sobre el ambiente. De acuerdo con la Ley General de Equilibrio Ecológico, se requiere autorización previa de la Semarnat en materia de impacto ambiental en los siguientes casos: obras hidráulicas, vías generales de comunicación, oleoductos, gasoductos, carbo ductos y poliductos; cambios de uso de suelo en áreas forestales y naturales protegidas del ámbito federal y obras o actividades de competencia federal que puedan causar desequilibrios ecológicos graves e irreparables.

Riesgo aviario planteamiento general

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

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

Calidad del aire

La calidad del aire, mejorará sensiblemente por la eliminación de fuentes emisoras de partículas suspendidas o tolveneras, como resultado de las obras ecológicas e hidráulicas que se llevarán a cabo en el Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco.¹³³ Se presentan las recomendaciones de la SEMARNAT/PUMA, acerca de la posible mejora ambiental en la región. Ver siguiente cuadro:

CUADRO 21

IMPACTO AMBIENTAL

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

¹³³ Tomado del informe ejecutivo del PUMA y SEMARNAT, 2001.

<p>Planes para protección de los hábitats, suelo y agua subterránea.</p>	<p>Programas de manejo de aves y fauna en general.</p> <p>Atención a las recomendaciones de la FAA y Asociación de Pilotos.</p> <p>Acondicionar el ANP de 947 ha decretada en junio de 2001, al sur del Lago Nabor Carrillo.</p> <p>Coadyuvar con el Gobierno Federal para la creación de una reserva para la protección de este y otros humedales importantes para la conservación de las aves.</p>
<p>RESTAURACIÓN AMBIENTAL</p>	<p>RESTAURACIÓN AMBIENTAL</p>
<p>RECOMENDACIONES SEMARNAT / PUMA-UNAM</p>	<p>ACCIONES DE MITIGACIÓN</p>
<p>Elaborar Proyecto de Restauración Ambiental.</p> <p>Prevención a base de rigurosa planeación y excelente manejo ambiental.</p> <p>Rescate Integral Ecológico de los municipios Aledaños.</p>	<p>Programa Integral de Restauración Ambiental de la Cuenca de México y municipios aledaños.</p> <p>Continuar el Programa de conservación ecológica en la Zona Metropolitana del Valle de México financiada parcialmente por el BID en 34 municipios y hacerlo extensivo a los 57 municipios metropolitanos.</p> <p>Continuar con la recuperación de las 11 subcuencas tributarias del Valle de México, en una superficie de 43,500 has., en 10 años.</p> <p>Producción de 53 millones de árboles para reforestar en 10 años.</p> <p>Mejoramiento de suelos con compostas para reforestación</p> <p>Continuar con la habilitación de parques ecológicos para recreación, deporte y esparcimiento.</p> <p>Construcción de dos parques ecológicos de 500 has. c/u, al norte del Caracol y al sur del Lago Nabor Carrillo.</p>
<p>IMPACTO AMBIENTAL</p>	<p>RESIDUOS SÓLIDOS</p>
<p>RECOMENDACIONES SEMARNAT / PUMA-UNAM</p>	<p>ACCIONES DE MITIGACIÓN</p>
<p>Programa de manejo de residuos sólidos.</p> <p>Establecer zona de amortiguamiento para contaminantes y para confinar residuos sólidos municipales.</p> <p>Anular la expansión de los confinamientos de residuos sólidos</p>	<p>Plan General del Manejo Ambiental de la zona del Lago de Texcoco.</p> <p>Reducción (RRR) y manejo de desechos sólidos en la zona. Clausura de tiraderos dentro y en el perímetro de la zona federal.</p>
<p>RECOMENDACIONES SEMARNAT / PUMA-UNAM</p>	<p>ACCIONES DE MITIGACIÓN</p>
<p>Establecer barreras forestales.</p>	<p>La localización física del proyecto y la orientación de las pistas, asegura la</p>

<p>Afectación por ruido a más de 77,000 habitantes directamente.</p> <p>Construir el aeropuerto con tecnología que no requiera drenar el área para así conservar sales.</p> <p>Definir procesos contractivos para evitar hundimientos.</p>	<p>disminución de riesgo por ruido.</p> <p>Establecer barreras naturales rompevientos en todos los desarrollos urbanos, así como los asentamientos humanos ya existentes. Incluyendo suburbanos y rurales, para mitigar el ruido.</p>
--	---

Capítulo 9 La dimensión social y política

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

Llevar a cabo un megaproyecto urbano como la construcción de un aeropuerto internacional en los territorios de Texcoco y Atenco ¿representa una amenaza a la tradición de un pueblo? ¿Modifica un modo de vida? ¿Altera una identidad entre sus habitantes? Estas preguntas tienen mucho que ver con las disyuntivas que se presenten en cada momento histórico. Enrique Krauze,¹³⁴ considera que la historia no podemos considerarla como una ley cíclica, es más lineal que cíclica. Por tanto, no podemos dejar de considerar que todo conflicto social tiene una relación con el momento histórico que experimenta.

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

En el proyecto del aeropuerto en la región Texcoco, se observa que las propuestas realizadas se inscribieron en posiciones políticas y económicas más amplias. El gobierno del Estado de México lo encabeza un líder priísta asociado con el grupo Atlacomulco, que busca ser considerado candidato a la Presidencia de la República para las elecciones del 2006. El gobierno de Hidalgo lo representa otro priísta que también busca ser el candidato presidencial. Incluso existió entre ambos una disputa casi publicitaria en la obtención del “beneficio” de un aeropuerto internacional. Por otro lado está el gobierno del Distrito Federal, con su jefe perredista, que es considerado como el candidato natural y con mayor apoyo entre los militantes del PRD. Este jefe

¹³⁴ La obra de Enrique Krauze, *Travesía Liberal*, se refiere a no pensar que existe una ley cíclica en la historia, más bien no es lineal ni es cíclica, en todo caso es más lineal que cíclica. Entrevista realizada por el periódico, *El Universal*, sección cultural, del 16 de noviembre del 2003. Pág. F3.

de gobierno con cierta cautela en su momento apoyó la opción de Tizayuca. Los gobiernos municipales de Texcoco y Atenco, también se identificaron en sus posiciones ideológicas y de partido; tal es el caso de Texcoco, cuyo edil es perredista y en el municipio de Atenco, de filiación priísta.

El PAN en el Estado de México pagó los costos políticos en el proyecto del aeropuerto en Texcoco: En 20 municipios de la región no ganó ninguna alcaldía en el año 2003; las diputaciones locales y federales fueron para el PRI y el PRD. En el Distrito Federal nuevamente ganó el PRD, y en Hidalgo se fortaleció el PRI y el asunto de *Atenco* debilitó al Presidente Fox, y al secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT) Arq. Pedro Cerisola, que desapareció del escenario político nacional.

9.1 *Los actores*

9.1.1 *La Identidad*

Este apartado tiene como finalidad exponer los principales actores involucrados en el proyecto del aeropuerto en Texcoco, durante los años 2002 y 2003. Es importante precisar que no toda la población de los municipios de Atenco, Texcoco o de los otros pueblos de la región se vieron involucrados en este movimiento social. El porcentaje fue muy diferenciado en cada comunidad de Texcoco y Atenco. La investigadora Cristina Alcayaga (2002), reflexiona acerca del conflicto social que existió y que a la fecha no ha concluido del todo. “o las tierras de esos municipios se usaban para la realización del proyecto aeroportuario o seguían sirviendo de asiento vital a las comunidades que hoy las habitan”.¹³⁵

Después de conocer la opinión de varios habitantes en los municipios de Texcoco y Atenco, no se puede reducir la polémica a un asunto del gobierno federal y de unos cuantos ejidatarios. El problema no es tan sólo de personas que usan un machete como defensa de su tierra, sino que fue y sigue siendo un problema social. En su primer momento parecía ser local y después se convirtió en un problema nacional, porque portar un machete y desafiar la autoridad, la Ley, el régimen y el Estado, hizo de este movimiento una lucha social.

Por un lado, las acciones para cancelar el proyecto urbano no significa que los ejidatarios de Atenco tuvieran necesariamente la razón; las consideraciones políticas y ecológicas, no son las únicas ni son suficientes para detener una obra pública. El movimiento que giró en torno a la construcción de un nuevo aeropuerto tiene que ver con un movimiento social, donde existieron varios actores y momentos, lo cual hace de este movimiento una lucha que trascendió a los actores que lo protagonizaron.

¹³⁵ Alcayaga, Cristina, 2002, pp. 45

El análisis de cada movimiento social está relacionado por el dato social mismo y por los procesos históricos culturales, que engloban la democracia como igualdad social. Pero los movimientos sociales no sólo son ejecutores de proyectos vinculados a la democracia o la igualdad social, expresan una racionalidad.¹³⁶ En este caso la defensa de los derechos sobre el suelo en el que habitan y/o trabajan.

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

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

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

En el proyecto del aeropuerto se cometieron errores políticos graves los cuales en un contexto de política y crisis económica, llevó a que el Estado perdiese credibilidad. Así mismo, los ayuntamientos y el Gobierno del Estado de México no supieron canalizar las demandas ciudadanas de manera adecuada y existió una deficiente capacidad de gestión de las autoridades locales en las peticiones de los distintos grupos que conformaron la región oriente del Estado de México.

9.1.2 *La construcción de la identidad grupal*

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

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

¹³⁶ Cisncros, 2002, pp. 11-12.

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

Se considera que este *Frente* tiene su mejor momento en el año 2002 y en el 2003; sus líderes Ignacio del Valle Medina, Adán Espinosa, David Pájaro Huertas y América del Valle, encabezan el movimiento el cual adquiere mayor o menor notoriedad según el momento en que se observe.¹³⁷

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

Al FPDT, se asociaron en su momento, el Consejo General de Huelga de la UNAM, ONG nacionales e internacionales y estudiantes y académicos de la Universidad Autónoma Chapingo. Antes del movimiento, todos ellos poseían escasa presencia política en la región y se puede considerar que su movimiento no tuvo una vinculación directa con algún partido político.

En el trabajo de Mario Alberto Velásquez, se refiere a: “....el movimiento construyó una red de organizaciones solidarias a sus causas (Lajous, 2003), sostiene que el financiamiento de estas actividades provenía del Sindicato Mexicano de Electricistas (SME), del Frente Popular Revolucionario (FPR) y de donativos y boteo en carreteras y universidades.”¹³⁸

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

¹³⁷ Al respecto, el investigador Armando Cisneros, (2001) se refiere al análisis de los movimientos sociales, los cuales parecen requerir aún de una percepción crítica, donde se puedan abordar los valores políticos, dando un valor a los proyectos de los movimientos sociales en cada momento histórico.

¹³⁸ Velásquez García, 2004.

9.2 *Las Alianzas: las ONG*

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

En el asunto del aeropuerto en la región Texcoco participaron también otras organizaciones y grupos académicos, políticos, sociales que dieron su opinión. Los partidos políticos y sus representantes hicieron lo propio. Los gobiernos del Estado de México y de Hidalgo y el del Distrito Federal presentaron sus posiciones. La lucha entre el Partido Revolucionario Institucional (P.R.I), el Partido de la Revolución Democrática (P.R.D) y el Partido Acción Nacional (P.A.N), situó las posiciones políticas e ideológicas de cada fuerza política, misma que se vería reflejada en los comicios locales y federales del 2003, donde el Partido Acción Nacional fue el que más perdió.¹³⁹

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

El municipio de Texcoco llevó a cabo una consulta ciudadana el 4 de marzo del 2002 con el lema "El aeropuerto en Texcoco ¿sí o no? Los ciudadanos debemos elegir". Por desgracia, la información de los supuestos beneficios o perjuicios fue muy reducida o escasa en algunas ocasiones, pues la manipulación de la información de los gobiernos municipales o del Estado de México estuvo a la orden del día y la votación de aprobación representó al 8% de la población texcocana. No se necesita esperar un "aeropuerto" para demostrar la incapacidad de resolver los problemas de desarrollo urbano, de desarrollo social, agropecuario, de vialidad y ambiental, los problemas de abastecimiento de agua y la protección de las áreas boscosas entre otras. Así como de pugnar por una defensa de la tierra acorde a los tiempos socioeconómicos inmersos en una economía globalizada, marcada por el interés de los grandes centros urbanos y financieros, como es la zona

¹³⁹ Al respecto se recomienda consultar el apartado en la presente investigación de los municipios de Texcoco y Atenco, donde aparece un análisis de la situación política y social, así como la conformación política en los últimos tres trienios en el distrito local XXIII, donde el PRI representa en el 2003 la nueva mayoría.

metropolitana de la Ciudad de México. Estos son tan sólo algunos de los retos que enfrentan los gobiernos locales en la región centro del país.

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

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

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

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

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

9.3 *El Gobierno del Distrito Federal*

El gobierno de la Ciudad de México también expuso su opinión por medio del jefe de Gobierno Andrés Manuel López Obrador: *“el cual rechaza la construcción del Nuevo Aeropuerto en Texcoco, debido a los impactos de carácter ambiental, hidráulico y de desarrollo urbano así como las repercusiones económicas, políticas y sociales que ocasionará directa e indirectamente a la Ciudad de México y a toda el área metropolitana del Altiplano en su conjunto”*.¹⁴⁰ En un documento que le envió al Ejecutivo Federal (29/marzo/2001), se refiere a la necesidad de estudiar, analizar y discutir detalladamente las opciones de Texcoco y Tizayuca con los grupos intersecretariales e interdisciplinario encabezados por su Secretario de Obras, César Buenrostro, y de escuchar las opiniones de académicos, ecologistas y urbanistas. El gobierno de la ciudad argumenta que la ubicación de la nueva terminal aérea requiere sustentarse en estudios más completos y profundos debido a que *<rebasan ampliamente las consideraciones vinculadas con el transporte>*. *“El Proyecto Texcoco no valora los aspectos negativos al desarrollo regional derivados del impacto urbano de un proyecto de esa magnitud y trascendencia”*.¹⁴¹

El jefe del gobierno capitalino sustenta su crítica en que *“solamente se han considerado los aspectos de carácter aeronáutico y de transporte; igualmente considera que no se conocen con precisión el lugar donde se instalaría, así como los proyectos de infraestructura vial que tendrán que efectuarse de manera complementaria a la Ciudad de México. Finalmente considera que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.), fue la que impulsó esta idea desde 1996.”*¹⁴²

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

¹⁴⁰ La Capital *“No al Proyecto Texcoco”*, en Revista *Proceso*, No. 1281 del 20 de mayo/2001 Pág. 30-31. México.

¹⁴¹ Ídem Pág. 30. México.

¹⁴² Nota publicada por el Semanario *Proceso* No. 1281, 2001.

9.4 *El Gobierno del Estado de Hidalgo*

La propuesta del gobierno del Estado de Hidalgo considera que la instalación del aeropuerto en Tizayuca ofrece mejores alternativas económicas y ecológicas, así como de impacto social y regional. Propone: "4,000 has de origen ejidal así como de propiedad privada, zona de desarrollo urbano, una inversión de 1,656 millones de dólares. A 65 Km. de la Ciudad de México y a una altura de 2,300 sobre el nivel del mar, con un suelo mejor que el de Texcoco, con una capacidad para operar dos pistas de manera simultánea, requiere de mínimas obras de mitigación y compensación en la zona.

Generaría más de 500 mil empleos en 20 años en beneficio de la población del centro del país. Además considera la construcción de un tren suburbano Buenavista-Lechería-Jaltocan-Tizayuca, la ampliación de la autopista México-Pachuca en tramo Indios-Verdes-Venta de Carpio y otras obras para mejorar la vialidad".¹⁴³

El gobernador de Hidalgo también dio su opinión, "...el proyecto del aeropuerto en Texcoco ha sido un opción promovida desde la SCT y organismos del sector desde hace varias administraciones (...), al hacerse evidente la inconveniencia de ser juez y parte, ASA entregó los estudios pagados con fondos federales a las autoridades del Estado de México. Es por ello que presentar este proceso como una pugna entre dos entidades, con proyectos a ser juzgados por el gobierno federal, es faltar a la verdad", dijo el gobernador de extracción priísta cuatro días antes del anuncio oficial.¹⁴⁴

9.5 *El Gobierno del Estado de México.*

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

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

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

¹⁴³ Periódico Reforma "Pugnan por sede Aérea" domingo 10 de junio de Pág. 4ª, México, 2001.

¹⁴⁴ *Ibid.* Pág. 35.

9.6 *Los actores privados*

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

9.6.1 *Controladora de Aeroméxico y Mexicana (CINTRA)*¹⁴⁵

Es la compañía que controla las operaciones de Aeroméxico y Mexicana, las cuales tienen 80% del mercado aéreo nacional y 91% de las rutas internacionales. El mercado nacional es de alrededor de 40.3 millones de viajeros. De esta cifra, el 65% corresponden a viajeros nacionales y el restante 35%, a pasajeros extranjeros.

En 1988, después de que Aeronaves de México, hoy Aeroméxico, se fuera a quiebra técnica, el gobierno federal decide "privatizarla" y venderla a Ícaro, empresa de Gerardo de Prevoisin.

Un año después, en 1989, y tras la política de privatizaciones instrumentada en el sexenio de Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) se decide la venta de la mayor parte de las acciones de Mexicana de Aviación a los hermanos Pablo e Israel Brenner.

En ambos casos, el gobierno siempre mantuvo un porcentaje de acciones. En esa época, un 54 por ciento. Dos años más tarde, en 1991, ambas firmas, ya en manos privadas, comenzaron a registrar graves problemas financieros.

Como parte de los planes de renovación de flota, adquisición de modernos equipos de cómputo y reservaciones, así como una mejor capacitación del personal, ambas aerolíneas realizaron una serie de inversiones que llevaron a las dos empresas a un fuerte endeudamiento.

La situación se agravó para las aerolíneas cuando a mediados de 1991 el gobierno federal decide abrir la competencia aérea y desregular los precios de los boletos y las rutas. Inició entonces el nacimiento de nuevas aerolíneas, de bajo costo y tarifas sumamente bajas, como TAESA, SARO, PUEBLA

¹⁴⁵ Se agradece el invaluable apoyo de información que amablemente facilitó el consultor independiente Simón García. Este apartado fue gracias a su trabajo que de manera cotidiana realiza y del cual se retoma su información y análisis con la idea de tener datos relevantes de las compañías áreas y del sistema aeroportuario; así como del tema del aeropuerto en Texcoco. Información proporcionada durante los meses de febrero y marzo del 2004.

AIRLINES, AVIACIÓN DEL NOROESTE, ESTRELLAS DEL AIRE, AEROFIESTA MEXICANA, entre otras.

Ese fue el peor momento de la aviación nacional. Con la política de cielos abiertos se inició una guerra tarifaria que ocasionó una total descapitalización de la industria, descuido de la seguridad, uso de piezas piratas en los aviones y baja calidad en el servicio.

Esta situación llevó a la desaparición de cerca de 10 aerolíneas y puso en peligro de quiebra a las dos más grandes: Mexicana y Aeroméxico. Esta última tenía un pasivo contable de 4,868 millones de nuevos pesos y tenía activos por 2,904 millones de nuevos pesos. Por su parte, Mexicana de Aviación cargaba un pasivo de 700 millones de dólares.

En menos de dos años el volumen de pasajeros se elevó de 15 a casi 18.4 millones, pero así como creció de rápido, de igual manera se vino abajo. Pronto, Aviaca, Taesa, Allegro, Aerofiesta Mexicana, Aerolíneas Oaxaqueñas, Aeromonterrey, Aerosudpacífico, Puebla Airlines, Aviación del Noroeste, entre otras, empezaron a sufrir graves daños económicos. Mexicana y Aeroméxico no fueron la excepción.

Fue así como a inicios de 1993 ya se hablaba de que era necesaria la fusión entre Mexicana y Aeroméxico, pues ambas aerolíneas empezaban a irse a pique. CINTRA ha recibido fuertes críticas sociales desde su fundación misma. Pero tomaron fuerza realmente cuando en 1997, la Comisión Federal de Competencia (CFC) recomendó separar la operación de Aeroméxico y Mexicana, por considerar que operaba como un monopolio.

Se ha señalado que el aumento indiscriminado de las tarifas no es la única ventaja que han obtenido ambas empresas tras operar lo que la Comisión Federal de Competencia (CFC) califica como un mercado hegemónico, sino que frente a sus pocos competidores también recibe apoyos de sus proveedores, que en su mayoría forman parte de la controladora. Como ejemplos de lo anterior se menciona lo siguiente: Aeromexpress realiza servicios de carga aérea; Sabre, Seat y Alas de México prestan el servicio terrestre, y Turboreactores es fabricante de equipo y servicios de mantenimiento. Todas estas compañías son proveedoras de Aeroméxico y Mexicana, pero además forman parte de CINTRA. También se señala que CINTRA opera aerolíneas regionales como Aerolitoral, Aerocozumel y Aerocaribe.

En 1993, el gobierno federal autorizó que Aeroméxico adquiriera el control accionario de Mexicana, así se da la primera alianza entre empresas, conocida como *Univías de México*.

La situación comenzó a mejorar para las aerolíneas. Pero a finales de 1994, la crisis que se originó con el llamado "Error de diciembre", produjo una drástica caída en los factores de ocupación, un despido masivo de personal, abandono

de rutas y un brusco cambio de aviones nuevos por otros más viejos, para disminuir las rentas (83% de la flota era rentada), y el número de aeronaves pasó de 243 a 198.

En 1995, Aerovías de México S.A. de C.V. (Aeroméxico), y Corporación Mexicana de Aviación (Mexicana) notificaron a la Comisión Federal de Competencia su interés de realizar una concentración, la cual consistía en la adquisición de las acciones de Aeroméxico y Mexicana por parte de CINTRA, que en lo sucesivo tendría el control de ambas compañías y de sus subsidiarias.

El 28 de junio de 1996 y luego de la aprobación de las autoridades respectivas, ambas compañías efectuaron un intercambio de acciones por títulos nuevos, bajo el nombre de CINTRA y a partir de esa fecha quedaron también registrados en la Bolsa Mexicana de Valores. La visión de CINTRA era totalmente globalizadora: el mercado mexicano se acercaba cada vez más a la globalización, y en el país ya se vislumbraba una mayor competencia con las aerolíneas extranjeras.

La CFC también permitió la fusión de las aerolíneas a través de la creación de una controladora bajo la premisa de que en un plazo de tres años deberían separarse y venderse por separado. Pero para entonces, la crisis que había estallado a finales de 1994, había hecho ya que los bancos entraran en una situación de inviabilidad. El gobierno, entonces, entró nuevamente al rescate. Con la entrada de los bancos al Fondo Nacional Bancario de Protección al Ahorro (FOBAPROA), también las aerolíneas formaron parte de este fondo, ya que muchas de sus deudas eran con los bancos. El FOBAPROA, hoy IPAB, adquirió el 51 por ciento de las acciones de CINTRA, Nacional Financiera el 16 por ciento y Bancomer y Banamex el 8 por ciento, y el resto entre los inversionistas. Analistas financieros estimaron que el IPAB podría recuperar hasta 500 millones de dólares por la controladora, una vez que se revalúe el segmento de la aviación.¹⁴⁶

De acuerdo con el analista económico, Javier Bonilla, las líneas aéreas mexicanas registraban una precaria situación financiera, a pesar de las favorables regulaciones, sus altas tarifas y de su posición de monopolio. Para Bonilla, el Congreso no debería autorizar una nueva venta de las aerolíneas, mucho menos como un monopolio, sin antes pedir una reconstrucción completa de la historia; es decir, una explicación de porqué cuatro o cinco veces han sido privatizadas y nuevamente compradas en un esquema en el que el único que pierde es el consumidor, quien es también contribuyente.

Las tarifas aéreas han crecido al doble de la inflación desde de junio de 1991 a diciembre del 2000. En los destinos nacionales donde no hay competencia los costos que el pasajero debe pagar son el doble, en promedio, de aquellas rutas internacionales donde hay competencia. También es de considerar que la

¹⁴⁶ Nota publicada en el periódico *El Universal*, del 21 de julio del 2004.

aviación mexicana registró pérdidas de casi 5 mil millones de pesos entre 2001 y 2003, lo cual tiene su efecto por el estancamiento de la economía mexicana iniciada de manera importante en este sector desde marzo de 2001 al primer semestre del 2004. La demanda de boletos de avión se desplomó y la crisis de las aerolíneas locales se profundizó tras los ataques en Estados Unidos, y las posteriores guerras en Afganistán e Irak hicieron que la industria profundizara su crisis.

También es bueno saber que las aerolíneas mexicanas en las que se trasladan diariamente a miles de personas son aviones rentados; según la SCT, casi el ochenta por ciento de aeronaves son rentadas y el veinte por ciento pertenecen a alguna aerolínea.

Empresas como GE Comercial Finance y Aeroespacio 2000 dominan los cielos mexicanos al contar entre sus clientes a Mexicana, Aeroméxico, Aerocaribe y Aerolitoral. Según estas empresas, su atractivo se encuentra en que tiene buenas condiciones de tecnología, apoyo técnico y precios competitivos. Ya que para GE rentar una unidad nueva como los Boeing que utiliza Aeroméxico y Mexicana con los Airbus, le reporta ingresos de 300 mil dólares mensuales, mientras que en el caso de Aeroespacio 2000, rentar un avión en un periodo de 20 años le genera 40 mil dólares al mes. Para otros administradores como el de las líneas comerciales tiene ventajas, ya que se puede renovar la flota con más frecuencia o regresarla si ya no se necesita. Otra es disminuir costos, elevar capacidad e incluso cumplir con disposiciones internacionales de seguridad y calidad de servicio. Lo anterior parece ser un gran negocio millonario, de fabricantes, arrendadora y aerolíneas.¹⁴⁷

Cifras de Cintra revelan que los primeros nueve meses del año (2004), sus subsidiarias gastaron 2 mil 703 millones de pesos en renta de aviones, un 9 por ciento más que el mismo periodo del año anterior.

Caso especial es la aerolínea *Aviacsa*, compañía considerada de bajo costo, es lo contrario a lo de las otras empresas. El 85 por ciento de su flota es propia y sólo el 15 por ciento es renta. La idea de los ejecutivos es sacar el máximo de la vida útil de un avión, lo cual disminuye costos ya que el pago de la renta es mayor que los costos de mantenimiento, según los directivos de esta empresa.

Según investigaciones de la Comisión Federal de Competencia, en los últimos años se han presentado abusos en el manejo de tarifas en rutas como México-Bajío, México-Tampico, México-Aguascalientes, Monterrey-Chihuahua, México-Matamoros, y en los tramos turísticos México-Veracruz, México-Zihuatanejo, México-Puerto Escondido y México-Huatulco, donde Mexicana, Aeroméxico, y Aerocaribe son las únicas que operan vuelos, en su mayoría bajo el esquema VTP.

Este servicio lo tienen armado a través de hoteleros, transportistas, taxistas, restauranteros, entre otros, que bajo la premisa de cliente seguro han tenido

¹⁴⁷ Nota publicada en el periódico *Reforma*, sección *Negocios* 5ª, del 20 de diciembre del 2004.

que laborar con ellos por la simple razón de que sin competencia en transporte aéreo, las condiciones las pone CINTRA.

Todo esto ha beneficiado a unos y perjudicado a otros. De acuerdo con el analista Bonilla Castañeda, los hoteleros se cuidan de reclamar demasiado pues siempre pueden ser víctimas de represalias al excluir de los VTP a los más vociferantes.

En todo caso, asegura Bonilla, el gobierno no está acreditado para emprender de nuevo la venta como monopolio, ya que ha fracasado en los cinco anteriores procesos que se han dado en los últimos 19 años. Por eso, asegura, deben venderlas por separado y a particulares.

En la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 19 de marzo de 2002, se adoptó, entre otras resoluciones, la de aprobar el Programa de Reestructuración Corporativa de CINTRA y Subsidiarias, elaborado con base en los acuerdos del Consejo de Administración tomados en sesión de fecha 26 de febrero de 2002, así como la realización de todos los actos jurídicos necesarios, conexos o convenientes para efectos de su implementación.

Con el citado Programa de Reestructuración Corporativa se busca concretar un esquema organizacional que preserve el valor económico y el posicionamiento estratégico de las empresas que conforman CINTRA.

Al respecto, de acuerdo con las recomendaciones del Consejo de Administración, se tiene contemplado que las subsidiarias de Cintra sean reorganizadas a efecto de que la misma sea tenedora pura de dos sociedades subcontadoras (Grupo Aeroméxico, S.A. de C.V y Grupo Mexicana de Aviación, S.A de C.V), cada una de las cuales, a su vez, posea el control accionario de un grupo de empresas operativas, así como de cierta participación accionaria en otras empresas que presten servicios complementarios o conexos al servicio público de transportación aérea de personas y bienes.

Se pretende lograr la reorganización de las subsidiarias de CINTRA permitiéndole la formación, dentro de la estructura de la misma, de dos bloques encabezados cada uno por su respectiva subcontroladora, lo cual facilite, la venta ordenada del grupo económico encabezado por CINTRA.

La aprobación del citado Programa no presupone un determinado esquema de venta, el cual, en su oportunidad, será objeto de análisis por el Consejo de Administración dentro de un proceso ordenado de enajenación.

El pasado 26 de octubre de 2004, se aprobó la venta de Aeroméxico y Mexicana por separado para el año 2005; luego de un análisis, la Comisión Federal de Competencia (CFC) otorgó un punto de vista favorable. CINTRA fue creada en 1995 para evitar la quiebra de las dos principales aerolíneas del país. Desde 2002 se esperaba esta decisión en tanto mejoraba la situación financiera de las aerolíneas. CINTRA surgió en 1995, tras la enésima quiebra

de los dos consorcios privados Aeroméxico y Mexicana; estas compañías en el pasado se ofrecieron como transporte "gratuito" para campañas políticas, "bienvenidas" presidenciales, amén de las recepciones pontificias.

Rogelio Gasca Neri, presidente del Consejo de Administración de CINTRA explicó que el 21 de octubre del año 2004, la CFC entregó su opinión, lo cual permite a CINTRA, operadora de ambas aerolíneas, vender a inversionistas, previa ejecución de condiciones para evitar "efectos monopolísticos" en el mercado. La venta estará dirigida a inversionistas independientes y que compitan entre sí.

Las recientes modificaciones a la Ley de Servicio de Administración de Bienes (SAE) hará que el Instituto para la Protección al Ahorro Bancario (IPAB) le pase a ese organismo la cartera de los activos, sin embargo, la desincorporación de CINTRA, la controladora de Aeroméxico y Mexicana, se quedará en manos del IPAB.¹⁴⁸

Las explicaciones del porque de la crisis de la aeronáutica nacional son escasas; las líneas aéreas van de nueva cuenta al sector privado, en espera de que en algunos años regresen al sector público. Los "inversionistas" en este sector se ubican en el sector de estatización-privatización-estatización y se menciona a personajes como Miguel Alemán Velasco, los hermanos Pablo e Israel Brener (generosos contribuyentes a la campaña de Carlos Salinas de Gortari), Carlos Abedrop Dávila, José Serrano Segovia (Zar de Transportación Marítima Mexicana). Aarón Sáenz Couret (Zar del Azúcar), Salomón y Eduardo Saba Raffoul, Gerardo de Prevoisin Legorreta (exdirector de Aeroméxico), Antonio Ariza Cañadilla (de Pedro Domecq), entre otros.¹⁴⁹

Como sea la venta de Mexicana y Aeroméxico va ser la primera privatización importante del nuevo milenio y la primera de gran envergadura de la administración foxista. Después de 20 años de experiencia privatizadora, en México es de esperar que todas las experiencias similares permitan una adecuada y benéfica privatización con sentido de mayor equidad y justicia para el estado. La propuesta planteada, sugiere una venta en tres partes, Mexicana y Aerocaribe por un lado, Aeromexico y Aerolitotal por el otro y por último los servicios de apoyo terrestre. La gran diferencia más de las nuevas aerolíneas de bajo costo, Aerocaribe y Aerolitoral, es que el proceso de privatización, que no el de regulación, esta siendo vigilado por la Comisión Federal de Competencia.

Lo que no puede perderse de vista es la propuesta planteada de la CFC, ya que está puede diseñar la mejor forma de privatizar el sector, su propuesta de venderla por separado así trata de demostrarlo, peor no esta ajena del interés publico y de regulación y supervisión que tiene el estado. Llevar a cabo una privatización como la propuesta, debe ser bien llevada con el marco jurídico que permita beneficios al consumidor. Falta saber ¿Qué modelo regulatorio

¹⁴⁸ Nota publicada en el Periódico *Reforma* del 20 de diciembre del 2004, sección 4ª "Negocios"

¹⁴⁹ Nota publicada en el Periódico *la Jornada* del 28 de octubre, sección económica, "México, S.A." de Carlos Fernández Vega" página 28; México, DF. 2004.

proponen? ¿A qué se comprometen en términos de tarifas con el consumidor? ¿Quines se beneficiarán con este modelo? ¿Qué sucederá si una de las empresas quiebra?¹⁵⁰

9.6.2 Grupos de aeropuertos

En general puede decirse que los aeropuertos que han tomado la delantera en la modernización de sus instalaciones son los del Grupo Centro Norte y los del Sur (Aeropuertos del Sureste). En el caso del Grupo Aeroportuario Centro Norte, no sólo ha registrado un crecimiento en el tránsito aeroportuario, sino que se ha propuesto desarrollar las instalaciones para Carga Aérea.

En lo que se refiere a tarifas aeroportuarias, las líneas aéreas se quejan de que son demasiado altas, hecho que redundará en el costo del boleto para el pasajero. En los últimos seis años (1998-2004), las aerolíneas nacionales han sido desbancadas por las empresas extranjeras en el tráfico internacional de pasajeros en México, al aumentar su participación de 37 a casi el 50 por ciento; es decir, 13 puntos porcentuales más.

Entre las razones se encuentra el que empresas como United, Continental, Delta, American, Iberia, Air France y Spain Air, presenten mayor oferta de vuelos a mejores costos, promociones y pagos diferidos. Datos de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) mencionan que en México casi la tercera parte del movimiento total de viajeros internacionales, es decir 11 millones 421 mil pasajeros, son transportados por 33 aerolíneas extranjeras.¹⁵¹

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha intervenido constantemente en los diferendos entre las líneas aéreas y los grupos aeroportuarios. Sin embargo, estos siguen insistiendo en cobrar a los pasajeros una tarifa adicional para solucionar los diferendos entre los ingresos esperados por los aeropuertos y lo que pueden cobrar a las líneas aéreas.

Otro problema señalado como trascendente era el de no contar con una política aeronáutica de largo plazo. En reiteradas ocasiones se había señalado que cualquier determinación que se tomara sobre la venta de Aeroméxico y Mexicana de Aviación sería mala ante la falta de una política de aviación de largo plazo.

De acuerdo con fuentes del sector, esta posición es inaceptable a la luz de que algunas de las terminales mexicanas están entre las más caras del mundo. El gremio de las líneas aéreas es quien menos quiere cobrar a los pasajeros puesto que implicará un mayor costo en los boletos y, consecuentemente, eso propicia críticas por parte de los usuarios en contra de las líneas aéreas que no distinguen cuál es el precio del boleto, cuáles son los impuestos y los cobros que hace la propia terminal aeroportuaria.

¹⁵⁰ Síntesis de la nota parecida en Periódico *Milenio*, donde el investigador del CIDAC, Camilo Vidal, reflexiona de manera amplia la importancia que adquiere la venta de CINTRA. Nota publicada el 13 de febrero de 2005.

¹⁵¹ Nota publicada en el Periódico *Reforma*, sección Negocios 5ª, del 20 de diciembre del 2004.

Pero no sólo los aeropuertos privatizados mantienen una política de tarifas altas, sino que aún los que están en manos del gobierno están haciendo lo mismo.

Más allá de los conflictos legales, los grupos aeroportuarios y líneas aéreas siguen adelante y a pesar de que algunos como ASUR consideran que se podrá resolver por la vía de la negociación, la mayoría de las líneas aéreas creen mucho más en la vía de los tribunales.

Uno de los puntos que eran considerados como un logro de la actual administración en materia de aviación fue, el haber tomado una determinación sobre la ubicación del nuevo aeropuerto internacional en Texcoco.

Se dio a conocer una política de aviación que plantea líneas muy generales, que no son diferentes a las que se habían venido aplicando desde 1998, y que en la práctica están demostrando que no se está planificando de manera adecuada.

Desde el proyecto de Texcoco, surgió por todo el país una especie de moda aeroportuaria, en la cual se proponen a Morelos, Puebla, Jalisco o Nuevo León como sedes eventuales para un gran aeropuerto internacional, sin tomar en cuenta el hecho de que cada región tiene sus propias necesidades de transportación aérea, y sobre todo la gran mancha urbana del Valle de México, que conglomerada a más de la cuarta parte de la población del país.

Por lo menos cuatro estados quieren construir aeropuertos de carga que incluyan aduanas interiores. El primero de ellos es Hidalgo, que anunció desde el momento en el que perdieron la licitación que lo harían, con planes de inversión de 300 millones de dólares. Una de las razones para construir esta terminal es que el gobierno del estado calcula que de no hacerlo la mancha urbana se comerá la zona de Tizayuca con un crecimiento urbano anárquico y de marginación. En este caso se considera que el aeropuerto es una barrera artificial.

También están los proyectos de San Luis Potosí, y el de Querétaro, que ha sido muy famoso por los terrenos donados por el senador Diego Fernández de Cevallos.

Esta iniciativa tiene dos fundamentos: a).- El primero de ellos es que gran parte de la carga que se maneja desde el centro y hacia el norte del país tiene que pasar necesariamente por esta ciudad y b).- El segundo, que esperan ganar la sede para hacer la Expo 2010 y les vendría bien tener una terminal aérea.

El cuarto proyecto, quizá el más avanzado de todos, es el de Guanajuato, que ya tiene autorización para tener una aduana interior y su fundamento es que es el estado mejor comunicado del país.

La gran pregunta es ¿realmente el país requiere cuatro grandes aeropuertos de carga? o ¿no se generará una competencia que termine llevando a la mayoría a una subutilización?

9.7 *El Ejecutivo Federal*

El gobierno de la república fue uno de los principales protagonistas, pues los decretos de expropiación de las tierras en la región de Texcoco le brindan facultades constitucionales en la construcción y operación de un aeropuerto. El estado tiene la facultad de velar por el libre tránsito de las mercancías y personas y no se puede limitar su tránsito aéreo o terrestre a un territorio o a un espacio físico. También el ejecutivo federal podrá ejercer facultades relacionadas con la regularización, construcción, operación y administración, vigilancia del funcionamiento y demás actos relacionados con las vías generales de comunicación; y todo lo relacionado con la construcción de aeródromos civiles es de jurisdicción federal, así como que es facultad del Ejecutivo Federal señalar la ubicación de aeropuertos, para cuya validez no se requiere de los estados o municipios.¹⁵²

El Gobierno Federal centró su tesis en la necesidad de defender un espacio del Valle de México, para la recuperación y ampliación del ex lago de Texcoco y a su vez construir el nuevo aeropuerto de la ZMCM. Más allá de las evidencias técnicas, financieras o urbanas para la construcción de un megaproyecto urbano como el propuesto, y que tal vez hubiera significado la obra urbana más importante del sexenio del Presidente Fox, dio lugar a las diversas formas de participación ciudadana de manera formal e informal, comunitaria, organizacional, institucional, autónoma. Con esta experiencia se vivió una nueva relación entre gobierno y ciudadanía, donde se puso en cuestión la gobernabilidad y no fue posible la construcción de acuerdos. Lo que sí generó fue una reflexión mayor proveída por la importancia de adquirir nuevas experiencias como las de Atenco.

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

Las contestaciones del ejecutivo en este conflictivo proceso fueron expuestas por el Consejero Jurídico. Antes de contestar la demanda, ingresa un documento el cuatro de febrero del dos mil dos manifestando que de los decretos publicados se desprenden dos operaciones, la primera es la construcción del aeropuerto con fundamento en seis decretos expropiatorios, y la segunda la aplicación del actual vaso del Lago de Texcoco con treinta y

¹⁵² Léase las facultades del ejecutivo referidas en los artículos 89, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con fundamento en los artículos 27, párrafos segundo, quinto y sexto, y fracción VI segundo de la propia Constitución; 1º., fracciones VII, X y XI, 2º; 3º, 4º., 8º., 10, 19 y 20 de la Ley de Expropiación, en relación con el Art. 115 y 27 de la Carta Magna.

cinco decretos, de los cuales veintidós son expropiaciones a terrenos del Lago de Texcoco. Tramitados por la Secretaría de la Reforma Agraria y trece alusivas a terrenos no ejidales tramitados por la SEMARNAT; en conclusión, veintiocho expedientes de aquella y trece de ésta.

El Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, pretendía tomar posesión de la superficie expropiada, y la pondría a disposición de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para destinarla a la satisfacción de la causa de utilidad pública a que se refiere el artículo primero de este Decreto.¹⁵³ El Gobierno Federal, por conducto de la Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales, fijaría el monto de la indemnización que debe cubrirse en términos de Ley, a quien acredite su legítimo derecho.¹⁵⁴ Una vez fijado el monto de las indemnizaciones y los términos de éstas, se procedería al pago de las mismas por conducto y con cargo al presupuesto de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.¹⁵⁵ Las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de Contraloría y Desarrollo Administrativo, en el ámbito de sus respectivas competencias, y con la participación que corresponda al de Medio Ambiente y Recursos Naturales, vigilarían el exacto cumplimiento de este Decreto.¹⁵⁶ Respecto a las violaciones se argumentaba: ver siguiente cuadro.

¹⁵³ Artículo cuarto del 22 de octubre del 2001, *Diario Oficial de la Federación*

¹⁵⁴ Artículo quinto, *Ibíd.*

¹⁵⁵ Artículo sexto, *Ibíd.*

¹⁵⁶ Artículo séptimo, *Ibíd.*

CUADRO 22

9.7.1 ARGUMENTOS DEL EJECUTIVO FEDERAL EN LA CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO EN TEXCOCO

Fundamentos Jurídicos	Desarrollo Urbano-Regional-Territorial	Coordinación Intergubernamental	Funciones de las Secretarías
<p>* Que las reformas al 115 constitucional en el Estado de México, entraron en vigor en marzo del dos mil dos con el Código Administrativo, por lo que al no estar vigentes cuando se publicaron los decretos deberían seguirse aplicando las disposiciones anteriores, según el artículo 2 transitorio de la reforma al 115, por lo que la Federación no está obligada a respetar atribuciones de otras autoridades que aún no tienen.</p>	<p>* Cumple con el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano.</p>	<p>* El sistema de distribución de competencias indica que cada orden de gobierno ejercerá determinadas facultades, pero las que tenga uno, no pueden ser utilizados para impedir los de otro.</p>	<p style="text-align: center;">SEDESOL</p> <p>* La autoridad competente SEDESOL, verificó los terrenos y emitió el dictamen que le correspondía asentando que los terrenos destinados a construir el aeropuerto no eran urbanizables, y que precisamente esta característica es la que deben cubrir dichos terrenos, ya que no debe haber asentamientos humanos.</p>
<p>* Al interpretarse armónicamente todas las disposiciones constitucionales, de creer que las facultades del 115 fracción V. se contraponían con la fracción VI del 27, se perdería la facultad expropiatoria de la Federación, por lo que deja a la Corte la determinación de los límites y alcances de la reforma al 115.</p>	<p>* Los actos reclamados no son planos de desarrollo regional, lo que hace inoperante la impugnación ya que son decretos que buscan crear una vía general de comunicación y ampliar un vaso de aguas nacionales. Los decretos no son proyectos de desarrollo regional, es más, que ni siquiera buscan el desarrollo regional ni lo pueden generar directa o indirectamente.</p>	<p>* En materia de zonificación y uso del suelo, no habrá violación primero porque la reforma no lograra entrar en vigor, (al no ser trabajada por la legislatura) y segundo porque es el Plan del Centro de Población Estratégico de Texcoco, el que debería sujetarse a los Planos Estatales y Federales por principio de congruencia. Plan de Centro de Población Estratégico, debió modificarse para ser congruente con el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana que sí prevé la construcción de un aeropuerto en Texcoco y Atenco.¹⁵⁸</p>	<p style="text-align: center;">S.C.T</p> <p>* El municipio no se ve afectado en ninguna de sus atribuciones, ya que la construcción de aeropuertos es de jurisdicción federal y así, le falta interés jurídico al Ayuntamiento para promover.</p> <p>* Falta de requisitos de procedibilidad ya que manifiesta que los decretos impugnados no se encuadran dentro de la controversia</p>

¹⁵⁸ En el documento: *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*, se menciona que los grandes Equipamientos Regionales "... están directamente vinculadas con la estrategia de poblamiento del Valle de México. El punto medular del proyecto para la ZMVM del inicio del tercer milenio es el poblamiento del nororiente del Valle, previsto en el programa PRORIENTE, cuya viabilidad depende en forma decisiva de la localización del nuevo aeropuerto de la zona de Tizayuca y del desarrollo del conjunto Nuevo Teotihuacan constituido por los nuevos poblamientos de Temascalapa, Nopaltepec, Tecámac y Otumba, alrededor del Cerro Gordo, con los elementos asociados con éste como son las grandes vialidades regionales y las nuevas zonas industriales (Temascalapa y Nopaltepec), así como el nuevo poblamiento de Tepetlaoxtoc al igual que los otros mencionados, han sido considerados desde muchos puntos de vista como lugares óptimos para el desarrollo urbano". En el mismo documento se refiere a que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, considera por con lo que respecta a los *Aeropuertos* se ha "... planteado desde hace algunos años, la posibilidad de construir un nuevo aeropuerto internacional, recientemente se le ubica en el Estado de Hidalgo en terrenos próximos a Tizayuca, con las correspondientes obras viales de acceso. Una contraparte consiste en ampliar el aeropuerto existente. Es indispensable seleccionar la alternativa a aceptar, por las implicaciones que tiene en la estructuración territorial de la ZMVM." Editado por el Gobierno del Estado de México/ SEDESOL/DDF/1999.

	<p>* Los Decretos no son programas de transporte público, y que si este llega a ser necesario se formulará en su momento procesal oportuno. Dice que los decretos están absolutamente fundados y motivados, pero que además al estar todas las pruebas en el expediente y al asumir la jurisprudencia que en el expediente deben obrar las pruebas, entonces no puede asumirse que el Ejecutivo Federal esté obligado a relacionarlos en el decreto, bastando que esté en el expediente.</p>		<p>entre la Federación y un municipio.</p> <p>* Con relación a las violaciones derivadas de que no se llamó al municipio, dice que deberán desestimarse, en virtud de que no se precisa qué ordenamiento legal obliga al Ejecutivo a llamar al Municipio para tomar esta decisión.</p> <p>* Sostiene y funda que es facultad del Ejecutivo designar la ubicación y habilitar toda clase de puertos y que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la autoridad aeroportuaria competente para realizar todas las acciones tendientes a comprar o expropiar los terrenos donde se vayan a ubicar los aeropuertos y que quedó acreditada la causa de utilidad pública y la idoneidad del inmueble.</p> <p>* Dice que los decretos no impiden la facultad de zonificación de los municipios (que sólo alcanza a centros de población) ya que no se está zonificando, y que no sólo requiere para expropiar ninguna autorización más que acreditar la utilidad pública y la idoneidad del bien.</p> <p>* Manifiesta respecto a la omisión de llamar al municipio para la formulación del programa de transporte público de pasajeros y proyecto de desarrollo regional, que no es previo a la decisión, sino que primero se toma la decisión de dónde ubicar el aeropuerto y luego se hacen los programas de transporte y proyectos de desarrollo.</p> <p>* Respecto a la fundamentación y motivación, dice que los decretos están fundados y motivados, y transcribe algunas consideraciones, de los decretos, manifestando que sería imposible transcribir en los decretos las constancias de cada estudio o dictamen; además, vuelve a manifestar que no tenemos legitimidad para atacar una decisión que compete al Ejecutivo Federal.</p> <p>* En cuanto al acreditamiento de la utilidad pública, manifiesta que tal y como consta en</p>
--	--	--	--

			<p>los resultados de los estudios y dictámenes que obran en el expediente, la utilidad pública quedó demostrada.</p> <ul style="list-style-type: none"> * En cuanto a la planeación y el hecho de tomar en cuenta a todos los sectores para tomar esa decisión, dice que la expropiación no lo requiere. * En cuanto a que ya existía otro decreto que determinaba la ubicación del aeropuerto en Zumpango, dice que son decretos autónomos, y que las condiciones tomadas en cuenta pueden omitir aquél y estos decretos son diferentes y tienen treinta años de distancia. * La Ley General de Equilibrio Ecológico y al artículo 4 Constitucional, dice que no hay violaciones ya que ahí están los estudios de los expertos y autoridades competentes que manifestaron su opinión favorable en los dictámenes.
<ul style="list-style-type: none"> * No había entrado en vigor la reforma del 115 al Estado de México, por lo que no se invoca. 		<ul style="list-style-type: none"> * El aeropuerto no tiene por qué estar en el Plan Nacional de Desarrollo, ya que éste se encarga de objetivos, estrategias y lineamientos generales para el país. * Asimismo señala que no está obligada la Federación a la Coordinación. * Que las relaciones de supra a subordinación que caracterizan al Estado, llevan a considerar que de tener razón el municipio, sería tanto como decir que la Federación está atada a los designios de los municipios. 	<p style="text-align: center;">SECODAM</p> <ul style="list-style-type: none"> * Manifiesta que al unirlo una relación jerárquica con el Ejecutivo Federal carece de autonomía y en tal caso, también de legitimación pasiva en este juicio, es decir, que no puede tener la calidad de demandado, por lo que pide el sobreseimiento. * En cualquier modo, si la resolución fuere favorable al Municipio de Texcoco, sólo surtiría efectos entre las partes y quedarían subsistentes los actos reclamados. * No respetamos el principio de definitividad ya que debimos ejercitar previamente la denuncia pública que permite el artículo 189 de la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente. Los hechos, ni los afirma ni los niega, aclara que no le son propios. * Defiende que las facultades aludidas por el municipio deben tener eco en la

			<p>legislación local, y que los decretos inciden en la materia de vías generales de comunicación, la cual, al estar reservada a la Federación, excluye la concurrencia local y municipal.</p> <ul style="list-style-type: none">* Los decretos son actos de imperio previstos en la Constitución, la que no exige concurrencia para determinar la ubicación de una vía general de comunicación.* Defiende que las vías generales de comunicación son servicios exclusivos de la Federación más no servicios municipales, por los que deba haber concurrencia.* Sostiene que la construcción del aeropuerto no tiene por qué estar inscrita en el Plan Nacional de Desarrollo.* Los decretos están fundados y motivados, y que la ley no exige que los estudios se transcriban en los decretos, ya que basta que estén en el expediente.* La garantía a la información no se violó, ya que los decretos fueron publicados en el Diario Oficial de la Federación.* En cuanto al decreto del año 74 que esa violación quedaría insubsistente si la construcción se concesiona, por así desprenderse del artículo 1 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Públicos con los mismos. * Dice además que el artículo 18 es inaplicable tratándose de expropiaciones y ubicaciones de aeropuertos; máxime que en el decreto del 74 no se dice que se hayan hecho estudios ni cuáles eran, ni mucho menos se puede conocer si dichos estudios se adecuan a la realidad.* Finalmente, descarta la violación en materia ecológica ya que informa que la SEMARNAT como la autoridad competente emitió el dictamen favorable que le correspondía, argumentando la factibilidad de la construcción en Texcoco.
--	--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> * La ubicación del aeropuerto es anterior, y que anterior es, que por ello son los decretos en esos lugares 		<ul style="list-style-type: none"> * La vocación de los terrenos y la garantía individual de gozar de un medio ambiente sano, que la autoridad competente en materia ambiental emitió el dictamen de compatibilidad. 	<p style="text-align: center;">SEMARNAT</p> <ul style="list-style-type: none"> * Niega los hechos por no ser propios, aunque admite al refrendo legal que hizo de los decretos. * Solicita la declaratoria de improcedencia ya que manifiesta que el Síndico no representa al Municipio sino al Ayuntamiento, y que no acredita estar representando al Ayuntamiento. * Manifiesta que no existe interés jurídico del Ayuntamiento de Texcoco, y que es incorrecto demandar la decisión de ubicación del aeropuerto ya que es facultad del ejecutivo designarlos, y también es incorrecto demandar las expropiaciones porque en nada le afectan, y más incorrecto es demandar las declaratorias de rescate porque nada se rescata del Ayuntamiento por la que no demuestra su interés jurídico y así los agravios son inoperantes. * En la violación al artículo 16 constitucional, manifiestan que al no haber violación a la espera jurídica del actor, no puede analizarse esa supuesta violación. * Defiende las declaratorias de rescate y dice que no afectan los intereses del Municipio de Texcoco. * Hace una descripción de la Cuenca del Valle de México y del Proyecto del Lago de Texcoco. * Vuelve a señalar que los decretos no tienen que especificar qué estudios fueron los que se realizaron ya que la Ley de Expropiación indica que ello debe acreditarse en el expediente y que en el decreto sólo va la declaratoria, es decir manifiestan que la ley no las obliga. * También señala que la ubicación del nuevo aeropuerto de la no se decide en los decretos sino que fue anterior a ellos, tan es así que por ello se pidió la expropiación. * Sostiene que la facultad aeroportuaria es
---	--	---	---

			<p>exclusiva de la Federación y no concurrente.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Indica que no hay violación a las facultades de zonificación del municipio, dice que ya estaba contemplado en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México; y que además el decreto de 1999 que da nuevas facultades a los municipios, estableció una <i>vocatio legis</i>, es decir, un periodo transitorio de no vigencia hasta que los Estados no hicieran sus reformas. * También que "el promotor" deberá cumplir con los permisos que en materia de zonificación diga la ley. * Por cuanto hace a que violó el Sistema Nacional de Planeación manifiestan que la decisión no tiene razón de estar en el Plan Nacional de Desarrollo. * En cuanto al decreto del 74, manifiestan que ha operado la reversión o insubsistencia al pasar más de cinco años. * En cuanto a la vocación de los terrenos y la cuestión ambiental manifiestan que en el expediente respectivo obra el dictamen favorable de la autoridad competente. * También dice que estamos fuera de tiempo para hacer ataques en materia ambiental, ya que la construcción del aeropuerto ni siquiera ha empezado. * También dice que generalizamos, ya que no todos los decretos atacan el aeropuerto. * Manifiestan que el Lago de Texcoco no es una reserva ecológica. <i>Diario Oficial de la Federación</i> 20 de Marzo de 1971. * Insiste en que no hay ninguna facultad municipal violada y que el municipio no está facultado a defender las garantías individuales.
<p>En cuanto a la inacreditación de la utilidad pública, dice que si está acreditada</p>			<p>S.R.A</p>

<p>cuando se dijo que era necesaria la construcción de un aeropuerto y que en el expediente están las pruebas.</p>			<ul style="list-style-type: none"> * Los hechos ni los afirman ni las niegan por no serle propios. Sin embargo contesta por su refrendo y dice: Acepta el refrendo de 19 decretos únicamente. * Manifiesta que con el refrendo no se causa agravio al municipio de Texcoco, ya que el refrendo está dentro de las facultades de la Secretaría dispuestos en el artículo 92 constitucional. * Manifiesta cómo y con qué causal le pidieron el inicio de procedimientos de expropiación, la realización de los estudios correspondientes, la conclusión de áreas y montos. * Señala que al ser las afectaciones a ejidos, el municipio carece de interés jurídico, por lo que pide el sobreseimiento. * También informa sobre la no vigencia de las reformas al 115, ya que no se modificaron las leyes locales.
<ul style="list-style-type: none"> * En cuanto al anterior decreto que determinó a Zumpango, dice que los decretos son autónomos y que sus condiciones son diferentes, y que decir que por estar tomada esa decisión no se puede tomar otra, es como decir, que hace 50 años se determinó que fuera en plena zona urbana del Distrito Federal y que al no hacerlo, no impida que se construya en otro lugar. 			<p style="text-align: center;">S.H.C.P</p> <ul style="list-style-type: none"> * Que con la violación argumentada al uso del suelo, no se viola ninguna competencia. * Que no hay legitimación al no modificar los decretos la situación jurídica del municipio. * Que al no tener efectos retroactivos las sentencias de la Corte (más que en materia penal) los actos reclamados de cualquier modo quedarían intactos y en tal virtud se trata de actos consumados. * Manifiesta que no pueden analizarse cuestiones legales sino constitucionales en las controversias, y que no hay facultad constitucional alguna que correspondiendo al municipio, haya afectado la Federación. * Manifiesta que al no pasar el municipio garantías individuales no puede alegar violaciones a los artículos 14 y 16 constitucionales.

			<ul style="list-style-type: none"> * Manifiesta que no es para el municipio de Texcoco ningún prejuicio, y en tal virtud el juicio es improcedente. * Dice que los conceptos de invalidez son insuficientes para derribar los decretos. Luego manifiesta que lo impugnado son normas. * Sostiene los actos reclamados manifestando que el refrendo no fue afectado.
--	--	--	--

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

La dimensión y evolución del conflicto

10.1 Introducción

La idea principal de este apartado es contribuir a la mejor comprensión del movimiento que se desarrolló antes y después del decreto de expropiación en los territorios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán, ubicados en el oriente del Estado de México, y que son parte de la zona metropolitana de la Ciudad de México. El periodo analizado comprende de febrero de 2001 a diciembre del 2003.

Algunos especialistas consideran que el actual aeropuerto internacional de la Ciudad de México es insuficiente para las necesidades aeroportuarias de la zona metropolitana de la Ciudad de México y de la región centro del país. Otros consideran que el desarrollo económico del país se asocia a las distintas obras de infraestructura del país, entre éstas la construcción de un nuevo aeródromo como el que se propuso en el año 2001 para la zona metropolitana de la Ciudad de México.

También el asunto del aeropuerto en la región oriente del Estado de México y en particular en el municipio de Atenco, presenta otra percepción, más allá de un beneficio económico, pues para muchos es un asunto sociológico y cultural, donde la preservación de sus identidades comunitarias son lo más importante (Alcayaga, 2002).

No cabe duda que el asunto de la construcción del nuevo aeropuerto internacional para la zona metropolitana, resultó polémico, cuestionable y diversas instituciones y actores se involucraron. Sin duda, el Gobierno Federal fue poco claro hacia los habitantes de la región donde se instalaría este megaproyecto urbano; los argumentos técnicos fueron muy reduccionistas y poco comprensibles, como decir que las tierras son salitrosas y poco productivas no fue argumento sólido para la construcción de un aeródromo. También prevaleció la idea de que la *tierra no tiene valor y que no se vende*.

159

¹⁵⁹ En entrevista realizada al Frente de Pueblos en Defensa la Tierra en la cabecera municipal de San Salvador Atenco, el 20 de febrero del 2004, se mencionó por sus miembros que la tierra no está en venta. A pregunta de si les permitirían vender sus tierras a aquellos que lo deseen, tal es el caso de los ejidatarios de la comunidad de Santa Isabel Ixtapa, pertenecientes a dicho municipio, su respuesta fue que cada quien puede vender; sin embargo, mencionaron que ellos ya casi no tienen tierras ejidales. Entrevista realizada por estudiantes de Sociología y el Dr. Armando Cisneros Sosa, de la UAM-A y Enrique Moreno S., del Doctorado en Urbanismo de la UNAM.

Es importante reflexionar y valorar estos movimientos sociales que presentan un impacto importante en lo urbano, lo social, lo político y lo económico, en donde una zona y región pueden ser más importantes de lo que parece, donde el federalismo y la democracia en México consideran propuestas que permitan revertir las marcadas desigualdades entre el centro y las regiones, entre las ciudades ricas y las pobres, entre quienes en el interior de las mismas acceden a condiciones de vida excelentes, comparables a cualquier metrópoli del mundo, y quienes deben soportar carencias y deficiencias en acceso a los bienes y servicios básicos (Ziccardi, 2002).

Por ello, el conflicto del aeropuerto en la región de Texcoco tiene que ver con una compleja realidad local, en la que es difícil construir nuevas bases para una gobernabilidad democrática en la que la participación ciudadana funcione como uno de sus principales sustentos (Cabrero 1996, Borja 1999 y Ziccardi 1999).

La reivindicación por lo local, se traduce en la demanda por una mayor democracia, que pretenda disminuir las diferencias sociales, económicas y políticas diferentes en las regiones del país (Guillén, 1996).

Surgen las siguientes interrogantes ¿Qué tan factible era construir un aeropuerto en la zona del Valle México la cual presenta un considerable número de problemas urbanos, sociales y ambientales? ¿El construir megaproyectos urbanos a quién beneficia? ¿Los habitantes de Atenco, Texcoco y municipios cercanos se benefician con estos proyectos de infraestructura urbana? Estas fueron preguntas de esta investigación a diversos actores de la región, pobladores de la zona, grupos académicos y funcionarios de los distintos niveles de gobierno.

10.2 *Proyectos alternos*

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

Esta propuesta del gobierno de la República ofrecía una alternativa ante la cancelación del proyecto Texcoco. Se trata de incrementar la capacidad máxima del aeropuerto y eficientar sus actuales servicios. Por otro lado, se busca descentralizar la demanda a otros aeropuertos cercanos, tal es el caso

de Puebla y Toluca. Se estima que en tales circunstancias el aeropuerto de la Ciudad de México puede dar un buen servicio en los próximos diez años.

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

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

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

Se estima que el 80 por ciento de pasajeros que usan este transporte en el AICM se ubican en el poniente, norte y en menor medida en el sur de la ciudad, muy pocos usuarios se encuentran en la región oriente del Valle de México.¹⁶⁰

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

Al respecto el Director General de ASA, Arq. Ernesto Velasco, mencionó la posibilidad de construir otro aeropuerto en la región. "...el caso del aeropuerto de Texcoco fue pospuesto; está ahí esperando que algún día se pueda hacer algo. No vamos a afectar otros terrenos y vamos a conservar el tiempo que se pueda la parte federal de los terrenos que se está protegiendo. La otra

¹⁶⁰ Conferencia dictada el pasado 17 de octubre del 2003 por el Director General de ASA en el Centro Impulsor de la Construcción y la Habitación (EXPOCIHAC), indicando lo poco que viajan personas del oriente del Valle de México. Se considera que aproximadamente el 5 por ciento de los mexicanos usó este medio de transporte para sus diversas actividades relacionadas con los servicios y la recreación.

dependerá mucho de si se da un desarrollo como se dio en otras zonas del país: que se conserve el espacio, pero el proyecto está pospuesto; el sistema que acabamos de presentar permite una visión de largo plazo, que si no llegara a los 50 años, que era la opción Texcoco, sí por lo menos 35 años, apoyándose en nuevos desarrollos como en el Valle de Morelos, de Puebla y en Toluca...esto es lo que estamos haciendo para contener la demanda...".¹⁶¹

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

Una de nuestras conjeturas es la de considerar poco probable que se construya un nuevo aeropuerto en la región *Texcoco*, al menos en lo que resta de la actual administración del Gobierno Federal, la cual es gobernada por el Presidente Vicente Fox Quesada (2000-2006). Así mismo, en el mandato del gobernador mexiquense Arturo Montiel Rojas (1999-2005), será muy poco probable la construcción de un aeropuerto en el Estado de México.

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

En el gobierno de Ernesto Zedillo (1994-2000), no se tomó la decisión de ubicar el aeropuerto en la región *Texcoco* o *Tizayuca*; eran opciones que ya se consideraban.¹⁶² Al inicio de la gestión del presidente Fox se mencionó que en no más de siete meses estaría tomada la decisión, porque si un ex presidente priísta no decidió dónde se ubicaría el nuevo aeropuerto de la zona metropolitana de la Ciudad de México, el gobierno del "cambio" con Vicente Fox sí lo haría. Así fue con los decretos del Ejecutivo del 22 de octubre del 2001, el cual consideró la región de *Texcoco*.

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

¹⁶¹ Esto es parte de lo dicho por el director general de ASA en la conferencia que dictó el 17 de octubre de 2003 en la EXPOCIHAC, "Sistema aeroportuario del Valle de México".

¹⁶² Al respecto se recomienda revisar los números de la revista *Proceso* del 1298 al 1302 del año 2001. Así como el informe de la Comisión del Medio Ambiente y Protección Ecológica de la Asamblea de Representantes del Distrito Federal. 1994-1997.

10.2.1 La opción Tizayuca

La opción Tizayuca en síntesis planteaba:

1. La superficie: considera que 4,000 has; serían las necesarias. La propiedad es de tipo ejidal y privada. El uso de suelo existente es agrícola de temporal; se propone como zona de desarrollo urbano.
2. Inversiones: se considera durante su primera etapa un total de 1,656 millones de dólares.
3. Distancia: el gobierno del Estado de Hidalgo, considera una distancia de 65 kilómetros de la Ciudad de México; la altura sobre el nivel de mar es de 2,300.
4. Mecánica de suelos: arcillas con capas de tepetate e intercalaciones de cenizas volcánicas.
5. Viabilidad aeronáutica: Con capacidad para operar 2 pistas de manera simultánea.
6. Medio Ambiente: requiere obras de mitigación y compensación en la zona.
7. Desarrollo Económico: generar 500 mil empleos en 20 años en beneficio de la población del centro del país.
8. Vialidades: Cinturón carretero o "cuarto anillo" (enlazar Tepeji del Río con Tizayuca y Cd Sahagún, Puebla y Tlaxcala); Libramiento Norte, Anillo Transmetropolitano. En Proceso: Autopista México-Tuxpan, autopistas que unen a la ciudad de Pachuca con Ciudad Sahagún y Tulancingo; distribuidor vial zona Venta de Carpio. En proyecto se encuentran el tren suburbano Buenavista-Lechería-Jaltocan-Tizayuca y la ampliación de la autopista México-Pachuca en el tramo Indios Verdes-Venta de Carpio.
9. El Gobierno del estado de Hidalgo, considera que de no realizarse este proyecto se perdería la inversión histórica del NAICM y se cancelarían fuentes de empleo.¹⁶³

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

¹⁶³ Síntesis del Proyecto Tizayuca elaborado por el Gobierno del Estado de Hidalgo, 2001

De acuerdo con la propuesta oficial del gobierno de Hidalgo, un aeropuerto internacional en esta zona generaría un nuevo polo de desarrollo económico con efectos de multiplicadores de bienestar a través de actividades productivas y de empleo, en el marco de un desarrollo urbano ordenado que beneficiaría a toda la región centro del país.

“Dada la saturación en el actual aeropuerto internacional de la Ciudad de México, la opción de contar con una terminal área complementaria resulta más conveniente por todos los conceptos”, según se establece en el mismo documento.

El proyecto del Gobierno hidalguense, considera que este aeropuerto no implicaría cerrar el actual; se propone construir uno alternativo en Hidalgo en una superficie de cuatro mil hectáreas, noventa y cinco por ciento de las cuales pertenecen al municipio de Zapotlán de Juárez y el resto a Villa de Tezontepec.

Desechado por el Gobierno Federal por la distancia que lo separa de la Ciudad de México 65 kilómetros del zócalo capitalino el proyecto en su promoción, señala que solventaría este problema con 12 vías de comunicación y un ferrocarril suburbano que en 35 minutos trasladaría al usuario a la terminal. “Podrás hacer tus compras o tomar un refrigerio en los 35 minutos que durará tu traslado a la sala de última espera”.

Estas obras costarían más de 7 mil millones de dólares, según consta en el documento Ampliación Aeroportuaria de la Ciudad de México, elaborado en enero del 2000 por la SCT. En total, el aeropuerto en Hidalgo costaría 12 mil 500 millones de dólares, y la opción en Texcoco 10 mil 448 millones menos.¹⁶⁴

Además, contrario a lo que sucede en Texcoco donde persisten los problemas por la tenencia de la tierra los pequeños propietarios y ejidatarios conocen y apoyan el proyecto. “Hemos hecho asambleas. Los campesinos saben que el aeropuerto podría quedar en sus terrenos. Si se decide que sea en Zapotlán, ellos negociarían directamente el precio de sus tierras”, dice el alcalde de Zapotlán, Saúl Pérez, entrevistado en el Palacio Municipal, donde hay una oficina de información sobre el proyecto aeroportuario.¹⁶⁵

Dice el periodista Miguel Ángel Granados, que el gobernador saliente Miguel Ángel Núñez, se encuentra en una aventura política-empresarial, la cual se llama ProMAN, lo que significa las iniciales del todavía gobernador; el cual pretende realizar el proyecto Aerópolis, que busca resarcir a los inversores del dinero que apostaron a que el futuro aeropuerto internacional de la Ciudad de México se construiría en municipios aledaños a Tizayuca. La decisión que en su momento fuera de Texcoco, se tomó en base a consideraciones que aun

¹⁶⁴ Información difundida en el Periódico *Reforma* del 10 de junio del 2001, sección 4ª y Revista *Proceso* 1275 del mismo año. Información del documento Proyecto Tizayuca, difundido por el Gobierno del Estado de Hidalgo.

¹⁶⁵ Nota aparecida en Internet. www.proceso.com recopilación de los periódicos *La Jornada* y *Reforma* de los meses de mayo-julio del 2001.

siguen vigentes, no obstante lo cual ahora Núñez propone como posible lo que antes fue lo contrario.¹⁶⁶

En efecto, la distancia de más de 50 kilómetros entre el actual aeropuerto y el que se construiría en Hidalgo hace impracticable la elección de ese sitio. Por añadidura, la Secretaría de la Defensa Nacional objetó a Tizayuca por su proximidad con el aeropuerto militar de Santa Lucía, cuyas operaciones se verían afectadas si se construye otro, de cualquier carácter, prácticamente al lado. Por esta última razón la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no ha autorizado la construcción del aeropuerto. Concluye diciendo Granados Chapa, que es una desmesura Aerópolis, lo hace irrealizable. Incluye dos aeropuertos, uno de carga y otro de pasajeros, con una inversión de mil millones de dólares en los próximos cinco años. Luego contaría con una terminal multimodal de carga y un parque industrial y...todo lo que usted quiera. La superficie en que ese sueño se convertiría en realidad es de más de dos mil hectáreas. Una amplia porción la poseen quienes quisieron hacer el negocio del siglo comprándolas a su vez muy baratas cuando se pensó que Tizayuca sería escogida. Como no ocurrió así, su inversión amenaza ser ruinosa. Por eso se gesta ese espejismo, que moverá ese mercado inmobiliario y dejará en manos de ilusos tierras sin destino.¹⁶⁷

Para 2004-2005, tal vez lo más importante sea establecer una adecuada gobernabilidad en el país; el asunto del aeropuerto está cancelado por el Gobierno Federal. Se menciona en los distintos medios de comunicación que la decisión en el futuro será impostergable, tal vez el nuevo sexenio tome una decisión al respecto (2006-2012).

10.3 *El Inicio del conflicto*

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

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

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

¹⁶⁶ Artículo publicado en el semanario *Proceso* con el título de “Años de Hidalgo” por el periodista Miguel Ángel Granados Chapa, del 20 de marzo de 2005, número 1481.

¹⁶⁷ *Ibid.*, Pág. 72.

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

También el entonces Presidente Municipal de Texcoco de origen perredista, Horacio Duarte Olivares, quién fuera después diputado federal plurinominal, convocó el 4 de marzo a una consulta a fin de que la población decidiera sobre la pertinencia de un nuevo aeropuerto en la región.¹⁶⁸

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

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

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

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

¹⁶⁸ Se tomó la información del periódico *Reforma* del 6 al 12 de febrero y de *La Jornada* el 9 del mismo mes del año 2001.

Mayo 2001, la polémica era evidente, el jefe de gobierno de la Ciudad de México, Andrés Manuel López Obrador, se refirió a que no “puede coexistir el aeropuerto de la Ciudad de México, con una posible construcción en Texcoco, por lo que los terrenos del sitio actual (Venustiano Carranza) adquirieron un alto valor especulativo, condición que debe ser controlada si ese fuera el caso, no así en la otra alternativa, que permitiría inclusive que la Ciudad de México contara con dos aeropuertos (sic) condición por demás atractiva para una urbe del tamaño de nuestra capital”.¹⁶⁹

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

También el gobernador del Estado de México sostuvo que el proyecto Nuevo Texcoco, había sido debidamente analizado desde hacía 20 años. Arturo Montiel, gobernador dijo López Obrador. “*lo sabe perfectamente bien. Había algo por ahí de prolongar las pistas hasta más o menos donde está la Alameda de la parte poniente, y no es posible que se haga en esa zona*”.¹⁷⁰

Asimismo, Arturo Montiel afirmó que no existían supuestos ataques del gobierno del Estado de Hidalgo al Estado de México por el asunto del aeropuerto.

“... además, dijo, obviamente es que haya otro tipo de intereses por parte no del gobierno del estado de Hidalgo, sino de algunos inversionistas privados que tratan de que este asunto logre meter en el problema a gobernadores...”¹⁷¹

También sostuvo que en la entidad había quedado claro que los terrenos analizados por el Gobierno Federal para esta obra eran terrenos federales, del gobierno estatal y ejidales, mientras que en Hidalgo la tierra en donde se proponía la construcción del aeropuerto era propiedad privada. Recalcó que en Hidalgo había que desarrollar una enorme infraestructura y no ocurría lo mismo en Texcoco, en donde en torno a los terrenos había vialidades muy importantes. Mientras que en Tizayuca no hay más que una sola carretera de dos carriles. También en Hidalgo se necesita construir una ciudad, de unos 40 o 50 mil habitantes, por lo que quienes están interesados en llevar a cabo este proyecto están contra Texcoco....”¹⁷²

¹⁶⁹ Periódico *La Jornada*, 22 de mayo del 2001. México, Pág. 34.

¹⁷⁰ *Ibid.*,

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² *Ibid.*, sección capital.

En junio de 2001, la lucha por el aeropuerto se centraba en dos opciones: Texcoco y Tizayuca, dos municipios considerados como parte de la zona metropolitana de la Ciudad de México. En esta fecha se desconocía la decisión del gobierno federal,..." la inversión de Tizayuca era en su primera etapa de 1,656 millones de dólares, y Texcoco proponía 2,863 millones de dólares; a 65 Km. la opción Tizayuca y a 34 Km. la opción Texcoco. Con capacidad para operar dos pistas de manera simultánea la de Tizayuca, y la de Texcoco con capacidad para operar tres pistas de manera simultánea. Así mismo, la opción Texcoco proponía recuperar 3,500 hectáreas del ex lago de Texcoco".¹⁷³

En ese mes de junio los debates se sustentaban en el estudio que elaboraba la UNAM, pero no existía consulta prevista por el gobierno del Estado de México o del Gobierno Federal.¹⁷⁴

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

Lo cierto es que los grupos ejidales y los habitantes de Texcoco y Atenco, poco o casi nada conocían del proyecto del aeropuerto y lo que sí existía era una fuerte manipulación de la información. Por el lado del gobierno local de origen perredista se manifestaba contrario al proyecto del aeropuerto en Texcoco. Los líderes del PRD comenzaban a movilizar a sus bases, y el Jefe de gobierno de la Ciudad de México Andrés Manuel López Obrador expresaba su apoyo al presidente municipal de Texcoco y se manifestaba a favor de construirlo en Hidalgo.

10.3.1 *La oposición de los pobladores*

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

¹⁷³ Nota publicada en el periódico *Reforma*, "Pugnan por sede aérea", del 10 de junio del 2001. Pág. 4ª.

¹⁷⁴ La idea de reubicar el nuevo aeropuerto en la base aérea de Santa Lucía fue desechada pues implicaría 500 millones de dólares su reubicación y se tendría que consultar a muchos miembros del ejército, además que técnicamente no sería el mejor lugar.

adelante a gran velocidad, déjame decirte que gran velocidad son cinco años...”¹⁷⁵

Los grupos ejidales de Atenco, manifestaron inmediatamente su inconformidad: “Tenemos los puños para defender nuestro patrimonio, asegurando que sus familias dependen de las cosechas de diversos cultivos, principalmente de maíz y frijol, por lo que dijeron que lucharán para defender su patrimonio, por todos los medios posibles.”¹⁷⁶

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

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

Dentro de las conclusiones que derivó el estudio del PUMA, pueden mencionarse las siguientes:¹⁷⁷

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

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

¹⁷⁵ Entrevista realizada el 4 de julio de 2001, por José Gutiérrez Vivó, 88.9 de FM. Monitor de la mañana 7.46 de AM.

¹⁷⁶ Texto tomado del Libro, *Atenco, el Peso del Poder y el Contrapeso de la Resistencia Civil*, de Cristina Alcayaga, Edit. Porrúa Hermanos, México, 2002, Pág. 53.

¹⁷⁷ Fragmentos del Resumen Ejecutivo, “Evaluación ambiental comparativa de dos sitios considerados para la ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)”, UNAM. 2001.

En septiembre de 2001 se incrementó la inconformidad por el informe elaborado por el PUMA. La doctora Patricia Escalante Pliego solicitó que se retira su nombre del Informe final del Programa Universitario del Medio Ambiente para la ubicación del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México. Los investigadores que participaron (106) que analizaron los temas de flora, fauna, aire, hidrología, suelos, y desarrollo urbano, suscribieron una cláusula de confidencialidad por cinco años, que impide usar la información “sin el consentimiento previo y por escrito de la autoridad competente de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.”¹⁷⁸

El Gobierno de la Ciudad de México y la Asamblea Legislativa, con el apoyo de todos los partidos, entregaron al gobierno federal un acuerdo en donde rechazaban la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco. Se afirmaba que ubicarlo en el ex lago de Texcoco sería un error histórico para la sustentabilidad de la Ciudad de México y la zona metropolitana, pues afectaría a sus habitantes en lo ecológico, en lo urbano, en lo social y en lo económico.¹⁷⁹

El 22 de octubre del 2001, se incrementó el conflicto por la construcción de un aeropuerto en la región de Texcoco porque se dan a conocer los Decretos de expropiación de la zona de Texcoco del Ejecutivo Federal: “el Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, llevará a cabo la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México, en una superficie del ex lago de Texcoco...”¹⁸⁰ De esta forma el gobierno federal transportaba una decisión que muy probablemente ya se había tomado hacía varios meses.

10.3.2 El incremento de la tensión social y política

Los siguientes días los pobladores y las autoridades de los municipios de Atenco, Texcoco, Chiconcuac, Tezoyuca, Acolman, Chiautla, Chimalhucán y Ecatepec todos dentro del llamado Valle Cuautitlán-Texcoco, comenzaban a manifestar su preocupación por la decisión del ejecutivo federal. ¿Qué significaba la construcción de una gran obra para estos territorios de la periferia? ¿A quiénes beneficiaría más y quiénes serían los más afectados? ¿Que valor tendría la tierra en esta zona del Valle de México?

El argumento ambiental se concentraba en la necesidad de recuperar un espacio físico para la recarga de los mantos acuíferos y brindar un nuevo tratamiento al sistema hídrico del Valle de México. Se trataba de recuperar

¹⁷⁸ Nota publicada en el semanario *Proceso*, del 23 de septiembre del 2001, número 1299, México, Pág. 20-21

¹⁷⁹ Periódicos, *La Jornada, Reforma*, del 21 de septiembre del 2001. Pág. 32 y 12ª.

¹⁸⁰ Fragmento del Decreto de Expropiación, publicado en el *Diario Oficial de la Federación*, el 22 de octubre del 2001. El fundamento jurídico lo sustenta el ejecutivo en los artículos de la Constitución 1º., fracciones VII, X, y XI, 2º; 3º, 4º, ., 10, 19 y 20 de la Ley de expropiación , en relación con el artículo 7º., fracciones I, II, IV y VIII de la Ley de Aguas Nacionales, y 31, 32 bis de la Ley de Aguas Nacionales, y 31,32 bis y 37 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

mucha del agua que se pierde en el ex vaso del Lago de Texcoco y crear grandes lagos en toda la zona expropiada.

Los grupos ejidales de Atenco y Texcoco se reunieron con la finalidad de promover una serie de amparos contra el decreto de expropiación del ejecutivo federal en estos municipios y el grupo ejidal de Chimalhuacán no se sumó a este movimiento.

Para los meses de septiembre y octubre del año 2002, existía una verdadera separación de los grupos ejidales de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán. Recordemos que la mayor extensión afectada sería la de Texcoco, con poco más de 1,300 hectáreas, ya que este municipio cuenta con más ejidos que Atenco entre los que se encuentran: San Felipe, Santa Cruz, La Magdalena Panoaya, Santiago Cuatlalpan, Boyeros, Huexotla y Tocuila. Fueron muy pocos campesinos de Texcoco los que se sumaron al movimiento de Atenco o al del llamado Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT).

Para estos meses, el Frente de Pueblos en Defensa por la Tierra, que encabezaba Ignacio Valle Medina, Adán Espinosa, David Pájaro Huertas, y América del Valle, se refirieron a que el gobierno del Estado de México debía anular los procesos legales y las órdenes de aprehensión en contra de los ejidatarios que participaron en el movimiento opositor de la construcción del Aeropuerto Alternativo de la Ciudad de México.

Para inicios del año 2003 el conflicto se centró entre los ejidatarios de Atenco a través del llamado Frente de Pueblos en Defensa por la Tierra (FPDT), el gobierno del Estado de México y aquellos que interpusieron las denuncias penales en contra de los habitantes de este pueblo. El Gobierno Federal llamó a la concordia y la paz en el asunto de Atenco. Los siete ejidos de Texcoco no compartían la lucha de los grupos ejidales de Atenco, y preferían la vía del diálogo y la concertación en este asunto, toda vez que el proyecto del aeropuerto había sido cancelado.

San Salvador Atenco está ahora convertido en un pueblo sin ley, la presidencia municipal está tomada por los ejidatarios desde que inició el conflicto, el alcalde despacha en la comunidad de Santa Isabel Ixtapa, ya que no puede acercarse siquiera a su natal Atenco. Este edil no ha podido resolver el conflicto posterior a los decretos del 22 de octubre del 2001. A pesar de que el conflicto fue de orden federal y estatal, Margarito Yáñez Ramos no pudo ser interlocutor e intermediario.¹⁸¹

El Tribunal Superior de Justicia del Estado de México, advirtió que no se cancelarían los procesos penales iniciados contra ejidatarios de San Salvador Atenco, por lo que continuarán en fase de instrucción.

El titular del organismo estatal, Abel Villicaña Estrada, apuntó que la solicitud efectuada por la administración del gobernador Arturo Montiel, en el sentido de

¹⁸¹ Nota publicada en el diario *Reforma* del 11 de febrero del 2003. Sección Estados.

revisar los procesos penales, había sido aceptada y estaba en estudio por parte del Consejo de la Judicatura.

En entrevista, indicó que en este asunto, hay diversos casos y situaciones diferentes, debido a que por un lado existen órdenes de aprehensión, mientras que en otros ya existe un proceso de instrucción, por lo que a cada uno de ellos se les daría el trámite correspondiente.

También manifestó que hasta el mes de mayo del 2003 no existe un mecanismo para darle celeridad al caso Atenco, debido a que solamente existió una petición por parte del ejecutivo del estado, pero se encuentran en análisis todos los procesos y las órdenes de aprehensión pendientes.

"En las órdenes de aprehensión, hay que comparecer, tomarles su declaración preparatoria, y resolver el término constitucional y recibir las pruebas que crean pertinentes, pero no se puede cancelar, y una vez agotadas las pruebas se cerrará la instrucción", contó.

El 22 de octubre del año 2001, el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Arquitecto Pedro Cerisola Weber, anunció la construcción del nuevo aeropuerto en Texcoco. La Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales (Cabin), fijó un precio de 72 mil pesos por hectárea de temporal y 250 mil por la parte de riego, lo que dejó a 7.5 pesos metro cuadrado de temporal y de 25 pesos la de riego respectivamente.

En total fueron 42 decretos que entraban en vigor el lunes 22 de octubre del 2001, y se afectaba una extensión territorial de más de 4,500 hectáreas. Para el municipio de Atenco, sería afectado un total de mil 54 hectáreas.¹⁸²

Para entonces se presentaron una serie de movilizaciones de grupos ejidales de los municipios de Texcoco y Atenco, los representantes de 13 grupos afectados, anunciaban que conjuntamente que se ampararían y buscarían por la vía legal la revocación del decreto del 22 de octubre del Ejecutivo Federal.

10.3.3 Politización del conflicto

Las fracciones de PRI, PVEM, PRD y PT en la Cámara de Diputados, solicitaron la comparecencia del Secretario de Comunicaciones y Transportes, para que diera más información sobre la construcción de un aeropuerto en Texcoco y explicar el proceso de construcción.

Los grupos ejidales de Atenco, tomaron la presidencia municipal y su edil C. Prof. Margarito Yáñez, se quedó sin recinto oficial. Aún no existía el *Frente de Pueblos en Defensa por la Tierra* (FPDT), que encabezaría después Ignacio Valle, pero se había conocido el movimiento *Unidos por Atenco*.

¹⁸² Semanario, *Proceso*, del mes de octubre del 2001, número 1324.

En la quincuagésima sesión de Cabildo en el H. Ayuntamiento de Texcoco, del 31 de octubre se mencionó que el municipio de Texcoco sería afectado por los decretos de expropiación publicados en el *Diario Oficial de la Federación*, con mil trescientos hectáreas, dañando a nueve grupos ejidales.¹⁸³

Noviembre de 2001: en este mes los ejidatarios de Atenco y de Texcoco, buscaron el asesoramiento del Jurista Ignacio Burgoa Orihuela, para que elaborarse el amparo contra los decretos expropiatorios quien aceptó apoyar a los grupos ejidales en conflicto y resolver el asunto por la vía del derecho.

Se realizaron más de diez manifestaciones en Atenco, Texcoco y la Ciudad de México, donde se expresaba la oposición a que se construyera un aeropuerto en esta región. Se cerró la carretera federal de Texcoco-Lechería, por ejidatarios de Atenco, se crearon barricadas para no tener acceso de manera normal al municipio. Se integran al movimiento opositor estudiantes del CGH, del CNTE; se solicita la intervención de la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) y de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH). Se unen al movimiento campesino comités del Frente Zapatista de Liberación Nacional, estudiantes de la UNAM, UAM, y académicos de la Universidad Autónoma de Chapingo entre otros.

El municipio de Texcoco, Acolman y el Gobierno de la Ciudad de México, interpusieron ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), controversias constitucionales para la revocación de la construcción del nuevo aeropuerto y parar la anulación del proceso de expropiación. Estos gobiernos consideraban que se violan los artículos 4, 16, 27 y 115 constitucionales, así como las leyes de expropiación, planeación, asentamientos humanos, general de equilibrio ecológico y protección al medio ambiente.¹⁸⁴

El 8 de diciembre de 2001, integrantes del Consejo Nacional Indígena provenientes de cuatro poblados de Morelos se sumaron a la resistencia de los campesinos de San Salvador Atenco y Texcoco contra la construcción del nuevo aeropuerto en la zona.

El primero de enero de 2002, la Suprema Corte de Justicia de la Nación solicitó al ayuntamiento de San Salvador Atenco que rinda un informe a esta dependencia de cómo el municipio se ha visto afectado con el decreto de expropiación presidencial emitido el 22 de octubre del 2001 para la construcción del nuevo aeropuerto.

El 12 de enero del 2002, el procurador agrario, Valdemar Martínez Garza, renunció al cargo bajo el argumento de que no le permitieron actuar con autonomía en defensa de los campesinos.¹⁸⁵

¹⁸³ La discusión del Cabildo sobre este tema reconoce que algunos texcocanos han señalado viable la construcción del aeropuerto en Texcoco, así mismo refiere al sustento jurídico de la misma expropiación. *Gaceta Municipal*, no.15 de octubre, 2001. H. Ayuntamiento de Texcoco.

¹⁸⁴ Cronología del conflicto de San Salvador Atenco, elaborada a partir de diversas notas de los periódicos nacionales. www.argentina.indymedia.org. Julio 2002.

¹⁸⁵ Velásquez García, Mario Alberto, revista *Región y Sociedad*, No 29, enero-abril 2004, Edit. Colegio de Sonora, México, Pág. 56

La carretera México-Texcoco siguió cerrada por grupos ejidales de Atenco, el Consejo General de Huelga y diversas ONG; el Procurador del Estado de México, solicitó las órdenes de aprehensión para distintos líderes del movimiento. Se decreta privación ilegal de la libertad al subprocurador de Texcoco, por impedir la entrada a edificios públicos, lesiones, y ultraje entre otros. Existe un gran temor entre los pobladores de Atenco y Texcoco, por el desenlace de los acontecimientos.¹⁸⁶

En febrero del 2002 se trasladó el H. Ayuntamiento a la comunidad de Santa Isabel Ixtapa, donde permanecería la sede del gobierno local. La anterior población de este lugar apoyó al presidente municipal profesor Margarito Yáñez, mismo que concluyó su periodo de presidente municipal el 17 de agosto del 2003.¹⁸⁷

La Procuraduría Agraria logró frenar expropiación en el ejido de Santiago Cuautlapan, mediante la obtención del dictamen a favor de ejidatarios quienes mantendrán por el momento sus tierras. De esta forma el conflicto adquiriría diferentes dimensiones: nacional e internacional pero también local.

10.3.4 La lucha se intensifica

En los meses de marzo y abril del año 2002, más de 500 ejidatarios de Atenco bloquearon cinco accesos al municipio de Atenco, para impedir que granaderos de la Ciudad de México, permitieran el paso a una comisión de 40 campesinos a Los Pinos, quienes entregarían nuevo documento al Presidente Fox para debatir el 11 de marzo en el Auditorio Nacional sobre el proyecto aeroportuario. También en ese mes se entrevistaron con representantes de las Naciones Unidas, para comprobar si la actitud del gobierno mexicano, violaba los acuerdos internacionales en materia de derechos humanos.¹⁸⁸

El 14 de marzo, el gobernador del Estado de México, el priísta Arturo Montiel Rojas, anunció que la semana siguiente, los gobiernos federal y estatal podrían presentar una mejor propuesta “clara, sin engañar a nadie” de incremento al monto de las indemnizaciones a ejidatarios que serían afectados en sus tierras por la construcción del Aeropuerto en Texcoco. Sin duda, el bajo precio de la tierra que se estableció incrementaba el descontento social.

Montiel Rojas aludió al pronunciamiento que hizo el presidente Vicente Fox tres días antes, en el sentido de que la ubicación del aeropuerto en Texcoco “va adelante”, de ahí que continúa platicando con los pobladores que estaban en desacuerdo con el precio del valor de las tierras, establecido en el decreto expropiatorio del 22 de octubre pasado.

¹⁸⁶ Notas periodísticas aparecidas en el Periódico *La Jornada*, del mes de enero y principios de febrero del 2002.

¹⁸⁷ Informe de gobierno, del H. Ayuntamiento de Atenco, 2000-2003. Agosto, 2002.

¹⁸⁸ Texto tomado del libro de Cristina Alcayaga, *Ob. cit.* Pág.76

El gobernador mexiquense dijo que aún no está definido el monto, ya que se está consensuando con los secretarios de Comunicaciones y Transportes, Pedro Cerisola, Secretaría de Desarrollo Social, Josefina Vázquez; Reforma Agraria, María Teresa Herrera, y otras áreas del gobierno federal, y se esperaba que se anunciara la siguiente semana.

Montiel sostuvo: “Los ejidatarios están de acuerdo en que se realice la obra ahí, hay gente ajena a este problema, es gente pagada y está agitando a quienes viven ahí para retrasar la obra. Y esto no es privativo de México, también sucedió en Japón, Estados Unidos, Corea y lo que tenemos que hacer es presentarle ya una propuesta clara, concreta, sin engañar ni tratar de sorprender a nadie”.¹⁸⁹

El gobernador aseguró que entre esas organizaciones que no son de los terrenos expropiados, y agitando a los habitantes de esas zonas, está el PRD que, según Montiel, financiaba a los grupos opositores a la construcción del nuevo aeropuerto capitalino en Texcoco, y los calificó como gente ajena al problema “pero pagada para agitar a quienes viven ahí para retrasar la obra”¹⁹⁰. Esta estrecha visión política pretendía llevar adelante la obra de cualquier modo, mientras el gobierno de la Ciudad de México se ubicó más bien del lado del movimiento popular.

Entre los meses de mayo y junio del 2002 el asunto del aeropuerto en la región de Texcoco tomó otro sentido. La Secretaría de Gobernación designa a ex perredista, Francisco Curi, como coordinador para el Desarrollo y Atención del Nuevo Aeropuerto Internacional. La nueva oferta del Gobierno Federal se sitúa por arriba de 64 pesos el metro cuadrado. Al inicio del conflicto, la CABIN, dio un precio de 7.5 pesos por metro cuadrado; en este ofrecimiento cada hectárea costaría 640 mil pesos, contra los 75 mil pesos iniciales por cada hectárea afectada. Al menos seis grupos ejidales de Texcoco se entrevistan con el coordinador de gobernación y tratan de establecer un mejor precio por sus tierras. Aquí el movimiento enfrenta una seria separación entre ejidatarios de Atenco y Texcoco, más los de Chimalhuacán, que no quieren asociarse con los de Atenco.

El Gobierno Federal anunció anoche el replanteamiento integral en su ofrecimiento de las negociaciones para la construcción del nuevo aeropuerto, que incluiría el incremento en la oferta económica a los ejidatarios que saldrían afectados por las expropiación respecto al precio inicial, un paquete de acciones de desarrollo social y económico, así como un diálogo directo con los agricultores de las 13 comunidades una vez superado el problema de coyuntura, según anunció el secretario de Gobernación, Santiago Creel.¹⁹¹

El 14 de junio, el gobernador del Estado de México informaba que el Gobierno Federal había aceptado incrementar el precio de la tierra que se pagaría a ejidatarios de San Salvador Atenco, con lo cual se podría resolver el conflicto

¹⁸⁹ Nota publicada por Patricio Ruiz Manjares en el Periódico *Milenio Diario*, “Harán mejor oferta a los ejidatarios” jueves 15 de marzo del 2002, México. Pág. 18.

¹⁹⁰ *Milenio Diario*, *Ob. Cit.* Pág. 18.

¹⁹¹ Nota aparecida en Internet en cronología de Atenco, Infosel /Financiero, 2002.

suscitado por la expropiación de predios para construir el nuevo aeropuerto internacional. Horas después se fijó con exactitud el precio final de la tierra, aunque la propuesta del Estado de México seguirá siendo de entre 55 y 80 pesos por metro cuadrado, en lugar de 7 y 25 pesos que ofrecía inicialmente el gobierno federal. También se acordó un paquete de beneficios para los campesinos de la zona, con lo cual se esperaba concluir el conflicto con los ejidatarios.¹⁹² Reconoció que si bien este paso no garantizaba concluir el conflicto con los ejidatarios de San Salvador Atenco, continuarían las acciones de su administración para mejorar las condiciones de la población vecina a los terrenos designados para la nueva terminal aérea.

Nuevamente el gobernador del Estado de México realizaba un mal cálculo político al pensar que podía pactar con los legítimos poseedores de esas tierras de origen ejidal ofreciéndoles un monto sustancialmente mayor. Pero el efecto fue al contrario porque la sociedad mexicana pudo constatar la arbitrariedad con la que se había decidido, realizar el proyecto con lo cual deslegitimó aún más el mismo.

La Suprema Corte de Justicia informó que el siguiente 12 de julio sería la fecha para la primera audiencia por el juicio de controversia constitucional promovida por el Ayuntamiento de Texcoco. Se desconocen las fechas que fueron citados el gobierno de la Ciudad de México y el Municipio de Acolman, por las otras controversias interpuestas contra el Ejecutivo Federal.

10.3.5 Los enfrentamientos

El 11 de julio del año 2003, los ejidatarios de San Salvador Atenco se enfrentaron con policías del Estado de México. Con palos, piedras y machete en mano, campesinos del Movimiento Atenco Unido que protestaban por la construcción del aeropuerto alterno de la Ciudad de México, cerraron el paso hacia Texcoco, confiscaron varios vehículos, entre ellos dos camiones de la empresa Coca Cola, y quemaron las patrullas 6927 y 2703, de la Policía Estatal.

Los manifestantes marcharon desde Texcoco hacia el municipio de Acolman, donde pretendían enfrentar al gobernador Arturo Montiel Rojas. Sin embargo, los granaderos les bloquearon el paso, repelieron el ataque y lanzaron gases lacrimógenos.

De acuerdo con reportes oficiales, hubo 33 lesionados, entre ellos tres policías, y 15 manifestantes detenidos. Entre los rehenes se encontraba el subprocurador José Andrés Mendiola. Luego del enfrentamiento, los campesinos tomaron como rehenes a cuatro policías y bloquearon la carretera Texcoco-Lechería, amenazaron además con torturarlos e incluso quemarlos vivos, de no ser liberados sus compañeros detenidos, entre los que se encontraba su líder Ignacio del Valle.¹⁹³

¹⁹² Cronología de San Salvador Atenco, elaborada por Televisión Azteca y sus noticiarios, *Hechos*, edición vespertina y nocturna del mes de octubre del 2001 a diciembre del 2002.

¹⁹³ Síntesis informativa nacional, Periódico *EL Universal*, del 12 de julio del 2002.

En llamada telefónica en vivo con telenoticiario *Hechos del Siete*, el señor Miguel Buendía, líder de los ejidatarios de San Salvador Atenco, platicó lo que sucedió en Acolman: “Los compañeros avanzaban en una manifestación con machetes, que es nuestra herramienta de trabajo, cuando fuimos interceptados y rodeados por granaderos y judiciales. No sabíamos que nos iban a agredir. Creíamos que no iba a pasar esto, nos hemos manifestado otras veces y nunca había pasado esto”.¹⁹⁴

Buendía explicó que los elementos policiacos tenían orden de no dejarlos avanzar y fue en ese momento que se inició el enfrentamiento. Buendía fue cuestionado sobre los inconformes heridos, a lo que respondió: “Nosotros, por lo que pudimos darnos cuenta, es que hubo agresión física. Llegaron 20 granaderos con un compañero y lo golpearon, pensamos que está muerto. - ¿Piensan que está muerto?- Al parecer ya está confirmado. Además, vecinos de la comunidad de Acolman nos informaron que arrastraron a dos compañeros”.¹⁹⁵ Al manifestar sus demandas, dijo: “Queremos ver a nuestros compañeros en perfecto estado físico, queremos hablar, queremos un diálogo. No queremos que el gobierno empiece a provocarnos con enfrentamientos de este tipo. No estamos jugando, si ellos le hacen algo a nuestros compañeros, nosotros responderemos. En este momento, la integridad de los rehenes está a salvo, y exigimos a cambio que se cuide la integridad física de los presos”.

Sobre las negociaciones, Buendía precisó que sólo dialogarían con el presidente Vicente Fox Quesada y del gobernador del Estado de México, Arturo Montiel, afirmó, que no pensaban negociar con alguien que “los mandó atacar”, que los engaña y que les hace daño.

Por su parte, José Andrés Mendiola, subprocurador de Justicia de Texcoco, quien fue uno de los rehenes de los ejidatarios, habló también vía telefónica en *Hechos del Siete*. Mendiola aseguró que él y sus compañeros estaban bien y trató de entablar un diálogo con Alfonso Navarrete Prida, procurador general de ese estado, a fin de observar la situación de los ejidatarios detenidos después de la trifulca.

Reafirmó que las condiciones para ser puestos en libertad eran que las autoridades entregaran a los inconformes. Mendiola manifestó que sus plagiarios les informaron que de no cumplir sus peticiones procederían enérgicamente en contra de los rehenes, hasta el punto, de quitarles la vida. Sin embargo, el funcionario estatal aclaró que la gente está molesta y no consideró como una amenaza de muerte la advertencia.

Mendiola informó que en el lugar estaban privados de la libertad cinco compañeros de la subprocuraduría de Texcoco y él. Mientras tanto, Manuel Cadena, secretario de Gobierno del Estado de México, vía telefónica en *Hechos* destacó: “Hoy se demostró que los grupos que están manifestando no están siguiendo ninguna causa, son grupos radicales que tratan de desestabilizar y esto es muy serio”.

¹⁹⁴ Cronología de TV Azteca, en “Hechos”, 2003.

¹⁹⁵ *Ibid.*

Cadena puntualizó que actuarían conforme a derecho, “hemos sido prudentes y tolerantes, y hoy quedó demostrado que son grupos radicales, que debemos analizarlo y que debemos detenerlos. Debemos actuar en forma conjunta con el gobierno federal porque esto afecta los intereses del estado y del país”.

Al preguntarle sobre la amenaza que persistía en contra de los rehenes, Cadena respondió: “Hemos actuado conforme a derecho, por muchos canales hemos buscado el diálogo, pero tenemos intereses encontrados. Nosotros buscamos un proyecto económico y ellos tienen intereses distintos, no buscan parar el proyecto del aeropuerto, buscan otro tipo de cosas”, aseveró.

Sin embargo para ese entonces la credibilidad del gobierno estatal era bajísima y diferentes grupos sociales se manifestaban a favor del movimiento y en contra de la represión. El costo social del proyecto ya era altísimo sobretudo para el gobierno federal panista que se hallaba en los inicios de una nueva administración comprometida en su discurso con la democracia y con la intención de combinar las relaciones gobierno-ciudadanía.

10.3.6 La cancelación del proyecto

El 14 de julio, Arturo Montiel Rojas, anunció que en cuestión de horas la normalidad volvería a San Salvador Atenco, al iniciarse la revisión de los casos para que fuesen liberados, con las reservas de ley, los ejidatarios detenidos.

Además dio a conocer que intercambió información con el presidente Vicente Fox, en cuyas conversaciones “hicimos varias reflexiones y generamos acciones a realizar”, con la premisa de que ahora más que nunca el gobierno debía privilegiar el diálogo y la negociación.¹⁹⁶

15 de julio, al filo de las 8:45 de la mañana, los ejidatarios de San Salvador Atenco liberaron a las últimas cuatro personas que mantenían retenidas tras los conflictos del jueves. En la madrugada, 15 personas ya habían sido puestas en libertad.

Luego del acuerdo que alcanzaron las autoridades federales y atenguenses, se retirarían paulatinamente las barricadas de los accesos principales de la comunidad, lo que daría simultáneamente el retiro del Ejército de las inmediaciones.

Las autoridades federales cumplieron su parte del convenio al liberar a los ejidatarios detenidos durante los altercados con policías judiciales del Estado de México. Los habitantes de Atenco exigieron al Gobierno estatal intervenir para devolver la gobernabilidad al municipio de Atenco.

Sin embargo, en lo que diferían los residentes era el método para regresar a la tranquilidad, pues mientras unos consideraban que el conflicto terminaría si las

¹⁹⁶ Cronología de San Salvador Atenco, *Ob. Cit.*

autoridades cancelaban los procesos penales y las órdenes de aprehensión contra los labriegos que rechazaron el aeródromo, otros sólo veían la gobernabilidad local si se ejercía acción penal contra ellos.

“El Gobierno debe tomar una decisión, porque de lo contrario empeorará las cosas y no habrá sólo un muerto, habrá muchos más porque queremos paz”, afirmó Arnulfo Sánchez, residente de Ixtapa.¹⁹⁷

El lunes 15, el presidente Fox mencionó a la conductora Patricia Janiot, de la CNN, que había una alternativa y dijo que no atropellaría a las personas con tal de llevar a cabo el proyecto. El 24 de julio del 2002, falleció el señor José Enrique Juárez, uno de los golpeados trece días antes por la policía estatal. Este hecho tornaba ya inviable la propuesta.

El 22 de julio apareció en el semanario *Proceso*, un artículo del Carlos Tello Macías, el cual presentaba un análisis del proyecto Texcoco, que destacaba porqué Texcoco ganó la opción para construir el nuevo aeródromo. Según este autor las ventajas en Texcoco eran las siguientes: 1) Texcoco se encuentra a 26 kilómetros del centro de la Ciudad de México (Tizayuca está a 73 Km.), 2) Texcoco cubrirá la demanda de vuelos por lo menos hasta 2050, 3) Texcoco cuenta con la superficie suficiente y el espacio aéreo necesario para que, en un solo aeropuerto, tengan lugar todas las operaciones; Tizayuca tendría que dividir las operaciones en dos aeropuertos; el actual y el nuevo, en los terrenos de Zapotlán de Juárez, Hidalgo 4) Texcoco necesita 18 kilómetros de ductos para transportar la turbosina (Tizayuca requiere 70) , 5) Texcoco satisface mejor los requerimientos de los distintos usuarios del aeropuerto; un más fácil acceso para empleados y viajeros (sobre todo los vuelos de conexión, que constituyen el 20% del total), un menor impacto en el costo de operación para las aerolíneas y un mayor atractivo, también, para comercios y prestadores de servicios, derivado de una mayor concentración de pasajeros en un solo lugar. “Si lo que queremos los capitalinos es un aeropuerto, no hay duda de que la mejor opción, por mucho, es Texcoco. Pero no queremos nada más un aeropuerto: queremos una mejor ciudad.....la ciudad, en cambio, es donde vivimos todos. La pregunta no es entonces ¿Qué aeropuerto? sino ¿qué ciudad?” Trece ejidos fueron afectados por las expropiaciones. La mayoría (10 de los 13, la principal excepción es San Salvador Atenco) está inconforme con el monto de indemnización, no con el aeropuerto. Quieren una mejor compensación por sus tierras, y tienen razón. Pero tienen derecho a exigir algo más: una mejor ciudad, una ciudad mejor.¹⁹⁸También los analistas se equivocaban respecto al móvil de la lucha otorgándole una racionalidad económica que no tenía.

El 26 de julio se dijo que se podría llevar a la Organización de las Naciones Unidas (ONU) el caso del conflicto de Texcoco. El gobierno federal violó garantías fundamentales de los ejidatarios de San Salvador Atenco, como su

¹⁹⁷ Notas publicadas en los periódicos *La Jornada y el Reforma* , México, 2002

¹⁹⁸ Fragmentos del artículo publicado en el Semanario *Proceso*, “Primero la ciudad, después el aeropuerto”, autor Carlos Tello Macías, número 1342 del 21 de julio del 2002.

derecho a la vivienda, a la información y libre determinación como pueblo. Enrique Ortiz, coordinador regional para América Latina de la Coalición Internacional para el Hábitat, organismo consultivo de la ONU, investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana calificó de "prepotente" la actitud del gobierno en la mesa de diálogo con los campesinos, y consideró que en esas condiciones, lejos de resolver el conflicto, iba a agudizarlo. Indicó que el relator de la ONU para el derecho a la vivienda, *Miloon Kothari*, hacía un seguimiento puntual del problema en San Salvador Atenco, y seguramente incluiría este asunto en el informe de la visita que realizó a México este organismo consultivo de la ONU.¹⁹⁹

El mes de julio del 2002, fue el más intenso que vivió el municipio de San Salvador Atenco: el cierre de carreteras, la posible intervención de tropas de la Policía Federal Preventiva (PFP), donde la confrontación física llevó a límites con la muerte de un labriego de este lugar.²⁰⁰

El empresario Juan Sánchez Navarro recordó al presidente Fox la existencia de un proyecto de ampliación de las actuales instalaciones del aeropuerto. En rigor, el presidente no ignoraba ese proyecto alternativo. El gobierno perredista de la Ciudad de México lo había aducido como apoyo a su decisión a que Texcoco fuera la sede elegida...el gobierno federal rehuía pagar los platos rotos del gobierno estatal, aparecía una luz al final del túnel.²⁰¹

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

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

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

Por la tarde, el gobernador Arturo Montiel, el secretario de Gobierno

¹⁹⁹ Nota publicada en el periódico *La Jornada*, del 27 de Julio del 2002.

²⁰⁰ Elaboración de la información con notas publicadas en los diarios nacionales, *Reforma*, *La Jornada* y *Excélsior* del mes de julio del 2002.

²⁰¹ Fragmento del artículo publicado en *el Semanario Proceso*, "Atenco: razones para recular", por Miguel Ángel Granados Chapa, número 1344, del 4 de agosto del 2002.

mexiquense, Manuel Cadena, y el procurador general de justicia estatal, Alfredo Navarrete Prida, acudieron a la Secretaría de Gobernación para discutir con Santiago Creel el escenario derivado de la abrogación de los decretos expropiatorios y la cancelación del proyecto del aeropuerto en Texcoco. Una hora después de iniciado el encuentro llegó al Palacio de Covián el secretario de Comunicaciones y Transportes, Pedro Cerisola, para unirse a la reunión. Sin embargo, no trascendió el contenido de la entrevista, pues a la salida ninguno de los funcionarios quiso comentar al respecto.

Mientras tanto, quien fuera el coordinador para la Atención y el Desarrollo del nuevo aeropuerto en Texcoco, Francisco Curi Pérez, se dedicó a finiquitar sus tratos con los ejidatarios que habían dado su anuencia para la expropiación y construcción de la terminal aérea. No se conoce si esa instancia, creada en la Secretaría de Gobernación, se preservó con miras a las negociaciones que pudiera implicar la designación de la nueva sede del aeropuerto, una vez que llegó a su fin la opción de Texcoco.

Asimismo, el *Diario Oficial* publicó el dos de agosto del 2002 tres decretos correspondientes a las secretarías de Comunicaciones y Transportes, Reforma Agraria (SRA) y Medio Ambiente, así como uno más relacionado con la Comisión Nacional del Agua (CNA). Las consideraciones del decreto abrogatorio de la SRA hacían referencia que tras el anuncio de la expropiación se depositaron los recursos para indemnizar a los ejidatarios, "mismos que no han sido solicitados por sus beneficiarios". Explicó que varios ejidos iniciaron un movimiento en el que manifestaron, por diversas vías, su oposición a las expropiaciones referidas, por lo que el gobierno federal realizó diversas gestiones de carácter conciliatorio con los afectados, las que a la fecha no han fructificado. Igualmente explicaba que debido a los procesos jurídicos en marcha, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), así como la de Comunicaciones y Transportes, no tomaron posesión material de las superficies expropiadas.

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

El 6 de agosto, el jurista Ignacio Burgoa Orihuela consideró como "un triunfo" la abrogación del decreto presidencial expropiatorio del 22 de octubre pasado y aseguró que "abiertamente" se puede decir que la cancelación del proyecto para la construcción del nuevo aeropuerto "es un fracaso" para el gobierno del presidente Vicente Fox. Sin duda, también fue un proyecto políticamente muy costoso para el gobierno priista del Estado de México. Entrevistado telefónicamente, el abogado recordó cada una de sus declaraciones hechas a la prensa, así como los argumentos que expuso ante el juzgado de distrito con sede en Nezahualcoyótl, en el sentido de que el proyecto "nació moribundo", pues fue violatorio del artículo 115 de la Constitución, al transgredir la

soberanía municipal. Consideró como un triunfo suyo la cancelación del proyecto y dijo que estaba muy contento por la rectificación del presidente Vicente Fox. Comentó que este caso es uno de los más importantes en su larga vida de abogado, que rebasa los 60 años. También consideró que la actual administración federal en este caso y en todos los demás, debe mantenerse ajustada a la ley.²⁰²

10.3.7 Efectos políticos del conflicto sobre el espacio local

El 9 de marzo se llevaron a cabo elecciones para elegir alcaldes y diputados locales en el Estado de México. En el caso de Texcoco la Presidencia municipal es nuevamente ganada por el PRD, la diputación local es ganada por el PRI y en el caso de Atenco, se suspenden las elecciones por el enfrentamiento a golpes entre dos grupos de habitantes de este municipio, entre los que sí querían votar y los del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, que evitaron la instalación de 21 de las 33 casillas, con un resultado de doce personas lesionadas y un vehículo destrozado. Los dirigentes de los hombres del machete, Ignacio del Valle y Adán Espinosa así como David Pájaro Huertas, exigen a las autoridades estatales y federales la cancelación de órdenes de aprehensión y procesos penales. Bloquearon la carretera Lechería- Texcoco. Por su parte, el procurador de justicia mexiquense, Alfonso Navarrete Prida, declaró que ya se iniciaron las investigaciones del caso de la que dijo se aplicará todo el rigor de la ley contra los responsables.²⁰³

Actualmente el problema sigue por las órdenes de aprehensión para los líderes del movimiento contrario al aeropuerto en esta región. El 9 de marzo, en la elección de presidentes municipales y diputados locales, el FPDT retiró violentamente casillas anulando la elección; hoy han prometido hacer lo mismo en tanto el gobierno no anule las órdenes de aprehensión y los juicios en contra de los ejidatarios.

El 28 de marzo, el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Pedro Cerisola Weber, reconoció que la zona de Texcoco presentaba dificultades técnicas para construir tres pistas en el proyecto del aeropuerto. Lo dijo en Asamblea Ordinaria de la CONCANACO. El funcionario afirmó que esta situación provocó el retraso, por lo que ahora la prioridad es maximizar la infraestructura existente y esperar a que se dé una nueva decisión. Explicó que se busca generar un sistema metropolitano de aeropuertos con base en la creación de cuatro centros de distribución de pasaje (Hubs) y cuatro de concertación y distribución de tráfico, ubicados en las ciudades de Monterrey, Guadalajara, Cancún, y el Valle de México.²⁰⁴

²⁰² Información investigada en el buscador *Google*, de Internet, el pasado 11 de enero del 2004.

²⁰³ Síntesis informativa nacional localizada en Internet, www.medios.uan.edu.mx/nacional/listnotas. *La Jornada y el Universal*. 10 de marzo del 2003

²⁰⁴ Nota aparecida en Internet en www.securities.com

Estas medidas se tomarán en virtud de que proyecto del aeropuerto en Texcoco sólo daba para construir dos pistas, es decir 60 por ciento de la capacidad proyectada.²⁰⁵

Durante los meses de junio y julio (2003) el gobierno del Estado de México, a través de varios funcionarios, exhortaron a la paz y la concordia en el municipio de Atenco. José Manzur Quiroga, subsecretario general de gobierno, hizo un llamado a los ejidatarios a que reflexionen y dejen instalar las casillas este 6 de julio. Dijo "invitamos a que no compliquen su situación, que no cometan nuevos delitos, de lo contrario se les aplicará la ley". El 6 de julio se eligieron diputados federales en el Distrito XII Federal al cual pertenecen los municipios de Texcoco y Atenco.

El Gobierno Estatal anunció la presencia de integrantes de las diferentes corporaciones policiacas para garantizar la paz en la jornada electoral del domingo 6 de julio, lo cual tensó aún más la situación ya que el FPDT había solicitado la presencia de "Cinturones blancos" integrados por la población civil tal como lo hicieron el 9 de marzo; y así las cosas, el clima es de violencia e incierto.

En julio del 2003, El secretario de Gobernación, Santiago Creel Miranda, consideró que el conflicto que se presentó en San Salvador Atenco, Estado de México, al inicio de la jornada electoral de hoy, es sólo un incidente aislado, por lo que descartó que pudiera suceder algún incidente postelectoral.

"El país está tranquilo, en espera que se dé esta gran fiesta de los ciudadanos, que son las elecciones". En entrevista posterior, el encargado de la política interior del país afirmó que existe tranquilidad y confió en que todos los ciudadanos podrán ir a votar durante esta jornada electoral.

A más de una hora de haberse iniciado la instalación de casillas en todo el país, insistió que el caso de San Salvador Atenco "es un incidente muy aislado" y refirió que de acuerdo con los reportes que ha recibido hasta el momento sólo hubo problemas en la instalación de una casilla, aunque está en espera de tener información más completa.²⁰⁶

Es cierto que la población de Atenco quiere mayor transparencia y tranquilidad. El asunto del FPDT se ha complicado y no se veían visos del reestablecimiento de la tranquilidad por parte de las autoridades que fueron rebasadas. Ya un subprocurador, recordemos, tuvo que huir a caballo en esas tierras... la moneda seguía en el aire... los candidatos de los diferentes partidos tenían confianza en que se desarrollarían en calma los comicios.

El 7 de julio del 2003, el PRI gana nuevamente la elección federal en el Distrito XII, gana en Atenco y Texcoco.

²⁰⁵ Nota aparecida en el periódico *El Economista*, del 28 de marzo del 2003. www.securities.com

²⁰⁶ Nota publicada en Internet, Infosel/Financiero, Cronología de San Salvador Atenco, 2003.

Adán Espinosa, uno de los líderes de los ejidatarios que han luchado al lado de Ignacio del Valle Medina, de David Pájaro Huertas, y de la estudiante universitaria América del Valle, hija del dirigente del movimiento campesino, hoy convertida en vocero oficial del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), afirmó que esta lucha después de lograr la anulación del decreto expropiatorio sigue firme, “pues tenemos que luchar porque se anulen los procesos legales en contra de quienes participamos en el movimiento. Por eso no permitiremos que haya elecciones hasta que no se anulen los procesos judiciales y las órdenes de aprehensión.”

En agosto del 2003, el Instituto Electoral del Estado de México convocó a nuevas elecciones extraordinarias en el municipio de Atenco, para el siguiente 12 de octubre, donde se elegiría nuevo alcalde de este municipio.

Concluye el 16 de agosto el período del presidente municipal de Atenco, Margarito Yáñez. A pesar de que el conflicto fue de orden federal y estatal, Yáñez Ramos nunca pudo ser interlocutor e intermediario del conflicto, fue un problema que en mucho rebasó al gobierno local.

El 17 de agosto, en el Municipio de Texcoco, tomó posesión el nuevo presidente municipal perredista, el médico Higinio Martínez Miranda. En la toma de protesta acude en representación del C. Gobernador, el Secretario General de Gobierno, Ing. Manuel Cadena Morales. Se siente un ambiente de tranquilidad política en este municipio, no así en Atenco, en que el Congreso del Estado designa por un periodo de tres meses al Sr. Carlos Hernández como presidente interino de Atenco. Su principal misión que convocar a elección extraordinaria para la elección del nuevo alcalde el 12 de octubre del 2003.

10.3.8 *Las elecciones municipales y la toma de la alcaldía*

El 12 de octubre de 2003 hubo elecciones para designar nuevo presidente municipal de Atenco; el ganador de la elección fue el Ing. Pascual Ortiz Sánchez, egresado del Politécnico. Anunció que recuperaría las oficinas de la Presidencia Municipal en la cabecera del municipio.

Los líderes del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra citaron a conferencia de prensa a fin de fijar su posesión al respecto, pero se pospuso más de cuatro horas, y terminaron por no hablar del asunto electoral. La justificación podría afectarles en las mesas del diálogo que sostienen con el gobierno estatal y federal para finiquitar las averiguaciones previas en contra de los líderes del FPDT.

“Llegamos al acuerdo de no hablar sobre el tema; así como son, nos pueden acusar de un delito electoral e influir en los ciudadanos, y aunque no estamos de acuerdo con la elección, el compromiso es no intervenir”, dijo América del

Valle, la única de los líderes del movimiento que apareció en el Auditorio Municipal.²⁰⁷

El 1 de diciembre del año 2003, tomó posesión el alcalde electo de San Salvador Atenco, el Ing. Pascual Pineda para gobernar los próximos tres años. Después de dos años, se entregó el inmueble municipal; la toma de posesión del presidente electo fue considerada como una provocación, pues hubo un enfrenamiento entre los habitantes que apoyaron al presidente de origen priista y el grupo del FPDT, con resultado de veinte personas golpeadas. Varios ejidatarios del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, insistieron que mientras no se resolvieran las denuncias judiciales en contra de ellos y se atendieran los rezagos en servicios públicos, “no se debe abrir la Presidencia municipal”.

El secretario de Gobierno de la entidad, Manuel Cadena, tomó la protesta al alcalde, desestimó la acción de los campesinos rebeldes y, atribuyó la trifulca a grupos perredistas.²⁰⁸ El gobierno local retornó a sus actividades normales en la cabecera municipal de San Salvador Atenco, donde se desarrollan las actividades de manera normal. Cercano al Auditorio Municipal, se encuentra la sede del Frente de Pueblos en Defensa por la Tierra.

El 4 de diciembre, alrededor de 200 habitantes del poblado de Santa Isabel Ixtapa, perteneciente a Atenco, mantenían retenido al nuevo alcalde Pascual Pineda y al subsecretario del Gobierno Estatal, Rogelio Alarcón. La razón fue que los pobladores querían que el Ayuntamiento se quedara en este lugar, que cambiara la sede de sus oficinas o se hiciera un nuevo municipio. Muchos habitantes de esta localidad, no quieren saber nada del FPDT, ni del asunto del aeropuerto. Después de algunas horas, los habitantes de esta localidad acordaron con el alcalde trabajar de manera conjunta y/o crear oficinas de desarrollo urbano, receptoría de rentas, registro civil, delegación de seguridad pública, entre otras, para desarrollar el nuevo ayuntamiento para el período 2003-2006.²⁰⁹

7 de diciembre; pide relator de la ONU respetar los derechos de campesinos de Atenco, Miloon Kothari, relator para la vivienda de la Organización de las Naciones Unidas y alto comisionado de los Derechos Humanos en México, se reunió el sábado con los integrantes del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), y escuchó sus reclamos sobre la inestabilidad social que prevalece en la localidad, a pesar de que fue cancelada la expropiación de sus ejidos para la construcción del aeropuerto alterno al de la Ciudad de México. El funcionario manifestó que en octubre de 2001 el gobierno federal no respondió a sus obligaciones internacionales sobre derechos humanos, debido a que no consultó a los campesinos sobre el proyecto del aeropuerto. También le recordó a la administración de Vicente Fox que hay instrumentos internacionales que el gobierno ha firmado y aceptado, los cuales protegen los

²⁰⁷ Periódico *Reforma* del 13 de octubre del 2003.

²⁰⁸ Nota publicada en los diarios *El Universal* y *Reforma*, del 2 de diciembre del 2003

²⁰⁹ Información publicada en Internet, www.site.securities.com, fuente Periódico *Reforma* del 5 de diciembre del 2003

derechos de los mexicanos y de manera concreta de los ejidatarios atenguenses para que permanezcan en sus tierras y en sus comunidades. Comentó que su trabajo consiste en vigilar los derechos y recordar al gobierno que en el caso de los campesinos sus garantías no deben ser violadas.²¹⁰

²¹⁰ Nota aparecida en el servidor www.Google.com. Con información publicada por *La Jornada* el día 7 de diciembre de 2003.

10.4 Argumentos presentados por los distintos actores involucrados en el proyecto del aeropuerto en Texcoco.

CUADRO 23

ARGUMENTOS DE LOS ACTORES A FAVOR Y EN CONTRA DEL PROYECTO DEL AEROPUERTO EN TEXCOCO

A Favor

En contra

Actores	Argumento	Actores	Argumento
Ejecutivo Federal	<p>> El Ejecutivo presenta la justificación de la utilidad pública de un aeropuerto como un bien común. La Ley faculta al ejecutivo a señalar la ubicación de aeropuertos, para cuya validez no requiere de los estados y de los municipios. Asimismo, ejerce con la federación facultades relacionadas con la construcción, operación y administración; vigilancia y demás actos relacionados con las vías generales de comunicación.</p> <p>> El Ejecutivo consideró la necesidad de defender un espacio del Valle de México, para la recuperación y ampliación del ex lago de Texcoco y mantener un equilibrio ecológico en la zona, la cual se encuentra densamente poblada y con serios problemas ambientales</p>	Gobierno local de Texcoco	<p>> El Ayuntamiento de Texcoco nunca fue llamado a participar en dicho proyecto. No fueron escuchados los planteamientos de los habitantes de la zona, pues el impacto urbano amenaza con desbordarse sobre el oriente del Estado de México, apostando a la construcción del aeropuerto como factor de desarrollo en esta región que ha sido olvidada por el gobierno Estatal y Federal.</p> <p>> Es un error el Proyecto del aeropuerto en Texcoco, pues pone el acento en un modelo de concentración urbana que en un proyecto integral de comunicaciones y de desarrollo urbano y ecológico sustentable a largo plazo.</p> <p>> Viola la facultad municipal en la formulación, aprobación y administración de la zonificación así como la autorización, control y vigilancia de la utilización del suelo, facultades contempladas en los artículos 115, fracción v inciso a de la Constitución.</p>
ASA Y SCT	<p>> La SCT, considera que el proyecto de desarrollo regional y de pasajeros no es previo a la decisión de construir un aeródromo, ya que primero se toma la decisión de dónde construir el aeropuerto y luego se hacen los programas de transporte y proyectos de desarrollo.</p> <p>> ASA, consideró que la opción Texcoco era mucho mejor, pues estaba cerca del punto medular de transporte, no más de 30 Km., de la fuente de PEMEX, permite una visión de largo plazo la cual contempla un tiempo de 50 años. Todas las actividades se llevarían a cabo en un solo aeropuerto, se evita la contaminación por el ruido a pobladores cercanos al actual aeropuerto. Se reutilizaría las instalaciones actuales. Desde el punto de vista de la aeronáutica, se encuentra mejor ubicado. Los costos son menores a los de Tizayuca.</p> <p>> Se ahorrarían más de 2.5 mil millones de pesos con respecto a la opción</p>	Gobierno local de Atenco	<p>> Considera que no es el precio justo por el pago de las tierras que se quieren expropiar a los ejidatarios de su municipio. Nunca se enteraron del Proyecto y jamás fueron llamados por alguna dependencia del ejecutivo Federal o Estatal.</p> <p>> Atenco no presenta ni promueve la Controversia Constitucional contra el Ejecutivo Federal; y en todo caso se suma a la demanda presentada por el Ayuntamiento de Texcoco. También considero que el asunto del aeropuerto ha dividido a sus pobladores y este tema debe ser tratado en otras circunstancias, ya que no es el momento político, es demasiado tensa y no se puede gobernar de manera adecuada en esta localidad.</p>

	Tizayuca. Sólo se requieren 18 Km. de ductos de turbosina, entre las ventajas que considera la opción Texcoco.		
SEMARNAT	<p>>Considera que los Decretos no tienen que acreditar los estudios ambientales, toda vez que estos se acreditan en el expediente y que en el Decreto sólo va la declaratoria, es decir manifiestan que la Ley no lo obliga. Considera que los asuntos aeroportuarios son facultad de la federación y no es asunto concurrente.</p> <p>> La Secretaría considera que no hay violación a las facultades de zonificación del municipio, ya que estaba contemplado en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México; y que además el Decreto de 1999 que da nuevas facultades a los municipios, estableció una <i>vocatio legis</i>, es decir, un periodo transitorio de no vigencia hasta que los Estados no hicieran sus reformas.</p> <p>> En cuanto a la vocación de los terrenos y la cuestión ambiental manifiesta que los estudios de impacto ambiental así como el dictamen por la autoridad competente obra en el expediente respectivo.</p> <p>> También considera que no se puede cuestionar los asuntos ambientales, ya que el aeropuerto no se ha empezado a construir. La SEMARNAT manifiesta que el Lago de Texcoco no es una reserva ecológica (<i>Diario Oficial de la Federación del 20 de Marzo del 1971</i>). No hay violación a ninguna facultad municipal, toda vez que no está facultada en la defensa de las garantías individuales.</p>		
Gobierno del Estado de México	<p>>En el año 2000, la localización del aeropuerto en Texcoco fue considerado en el Proyecto del Plan Estatal de Desarrollo Urbano, así como en el Plan Regional Metropolitano del Valle de México. En estos planes y proyectos los representantes de las distintas fuerzas políticas del Estado de México tuvieron voz y voto en su aprobación. En el año 2003, estos fueron modificados por el Congreso.</p> <p>>El Proyecto Ambiental "Nuevo Texcoco"; considera que la ampliación del actual aeropuerto no sería suficiente. El aeropuerto actual requiere una reubicación para satisfacer las demandas generadas por la población y el crecimiento de la nación. Sus argumentos más importantes son: a) recuperación de suelos con fines ecológicos, plantas tratadoras de agua residual, construcción de otros dos cuerpos de agua similar al que ya existen, reforestación de más de mil hectáreas, definición de espacios turísticos en beneficio de 18 municipios de la zona oriente, en una superficie protegida de 20 mil hectáreas, b) la utilización de una sola terminal aérea para toda la ZMVM es ambientalmente más eficiente, ya que su impacto ecológico sería menor si se usan dos aeropuertos, se reducen los costos energéticos, menores impactos urbanos y territoriales; se designaría al área del lago de Texcoco como zona de protección ecológica, lo que evitaría el riesgo de</p>	Gobierno de la Ciudad de México	<p>> Rechaza la construcción del Nuevo Aeropuerto en Texcoco, debido a los impactos de carácter ambiental, hidráulico y de desarrollo urbano así como las repercusiones económicas, políticas y sociales que ocasionará directa e indirectamente a la Ciudad de México y a los municipios afectados.</p> <p>> Argumenta que la ubicación de la nueva terminal aérea requiere sustentarse en estudios más complejos y profundos debido a que rebasan ampliamente las consideraciones vinculadas con el transporte.</p> <p>> Considera que solamente se toman en cuenta los aspectos de carácter aeronáutico y de transporte; igualmente dice que no conocen con precisión el lugar donde se instalaría, así como los proyectos de infraestructura vial que tendrán que efectuarse.</p>

especulación, c) también considera que la concentración de todas las operaciones en un solo aeropuerto, maximiza las economías de los servicios aéreos y aeroportuarios, disminuye los tiempos de conexión, incrementa el número de destinos accesibles sin desplazamientos adicionales; además, su costo en su primera etapa sería mucho menor en aproximadamente 2,500 millones de dólares.

Gobierno de Hidalgo

> El proyecto del aeropuerto en Texcoco fue una opción promovida desde la SCT y organismos del sector desde hace varias administraciones..., al hacerse evidente la inconveniencia de ser juez y parte, ASA, entregó los estudios pagados con fondos federales a las autoridades del Estado de México.
 > Considera que la opción Tizayuca permitiría mejores alternativas económicas y ecológicas; con un suelo mejor que el de Texcoco, mejor desarrollo urbano, mejor impacto social y regional, ya que no existe problema con los grupos ejidales y en todo caso están dispuestos a negociar el mejor precio.
 > Considera que la opción Texcoco es contraria a lo que se establece en el Programa de Ordenación Metropolitana en el Valle de México, el cual no considera el aeropuerto en Texcoco, sino en Tizayuca; este programa contempla el crecimiento hacia el norte, es decir rumbo a Hidalgo.

FPDT

> Sus argumentos son : a) que el gobierno no es honesto, b) el gobierno tiene en la mira sus tierras, c) al gobierno hay que exigirle; no hay que rogarle ni pedirle, hay que seguir en lucha...
 > Se afecta a 13 núcleos agrarios de Atenco, Texcoco y Chimalhuacán.
 > Existe un fuerte arraigo a la tierra y por lo tanto esta no tiene un valor económico. Es una vuelta al pasado; en unos años el que tenga tierra y la cultiva y siembre, agregando aves de corral, va a salir adelante, el que no, tiene un destino de pauperización, es un vuelta al pasado...
 > El precio es injusto por el pago de sus tierras. Además es un acto de imposición del gobierno local, estatal y federal.
 > Se considera que es violatorio los artículos 4, 16, 27 y 115, así como a las leyes de expropiación, planeación y asentamientos humanos y en general al equilibrio ecológico y protección al ambiente.

		ONG	<p>> Sus principales argumentos fueron la defensa de los derechos humanos, ambientales, y de la vivienda.</p> <p>> Participaron diversos grupos sociales y organizaciones tanto nacionales como internacionales. En el caso de los derechos humanos intervinieron Human Rights, Comisión Interamericana de los Derechos Humanos, Heart Voice, The Human Society of the US y World Watch Institute, Environmental Defensa Fund y The National Rights Defense Council, Green Peace; a nivel nacional se puede mencionar Defensa de los Derechos Humanos, Cadenas Humanas, todas éstas defendieron los derechos humanos, de vivienda y ambientales.</p> <p>> Estas ONG tuvieron vigencia y activismo posterior a los Decretos expropiatorios y su influencia fue mucho mayor en el municipio de Atenco, no así en Texcoco, cuya presencia fue escasa.</p>
Partidos políticos	<p>> El PRI en el Estado de México, consideró que este tema ya se había politizado demasiado y había otros intereses ajenos al movimiento aeroportuario. Lo importante era establecer un acuerdo y brindó su apoyo al Presidente Municipal de Atenco.</p> <p>>El PAN centró sus argumentos en que este asunto habla que conocerlo bien, debatir este asunto en otro nivel, con los distintos actores involucrados, ofrecer un diálogo con los afectados y en todo caso mantener el estado de Derecho.</p>	Partidos políticos	<p>> El PRD criticó no haber llamado al gobierno local en esta decisión; fue un acto de soberbia del Ejecutivo Federal y de un escaso apoyo del Gobernador del Estado a los ejidatarios.</p> <p>> También consideraron que sus líderes y representantes que la propuesta del Jefe de Gobierno de la Ciudad de México era la mejor.</p> <p>> El PRI de Hidalgo fue contrario a la construcción en Texcoco, toda vez que no tuvo un consenso en la decisión; no se respetó lo que establece el Programa de Ordenación Metropolitana del Valle de México.</p> <p>> El Partido Verde Ecologista criticó la forma y los estudios realizados por la SEMARNAT, así mismo consideró que no era el lugar adecuado por el impacto ambiental que sufriría el Valle de México.</p>

Grupos académicos *

- > Se considera que el país tiene que estar en el contexto de la competitividad económica mundial, por lo tanto requiere infraestructura y los aeropuertos, puertos, las vías férreas, carreteras y las telecomunicaciones son fundamentales en el desarrollo del país.
- > Se requiere un nuevo aeropuerto y no existe terreno disponible cercano a la ciudad, sólo Texcoco ofrece esta alternativa.
- > Generará un gran impulso económico en la región, se crearían más de 20 mil empleos directos y más de 50 mil indirectos para esta zona.
- > Una nueva centralidad en el oriente del Valle de México, descongestionamiento del actual aeropuerto.
- > La ciudad ganaría más de 750 hectáreas para distintos usos; comerciales, industriales, áreas verdes, universidades, etc.
- > Por salud, las personas que habitan de manera cercana vivirían mejor sin el ruido.
- > Aumento de la plusvalía de las propiedades en la zona, mayor beneficio económico, más y mejores negocios.
- > Es mejor construir un aeropuerto que otro Chimalhuacán, de todos modos estos terrenos están destinados a alojar asentamientos irregulares. Es una magnífica oportunidad de mejorar la zona.
- > En general se considera que existiría un mejor desarrollo económico y mayor empleo en esta zona. La cuestión ambiental consideran puede mitigarse y proponer proyecto como el que existe actualmente en el ex Lago de Texcoco.
- > Afirmación de la identidad Texcocana y una oportunidad de darse a conocer a nivel nacional e internacional; crear una nueva infraestructura para la región.

Grupos académicos*

- > No es el lugar adecuado en términos de ordenamiento del territorio metropolitano; además sería contraproducente en los aspectos ambientales.
- > No considero a los dueños de la tierra, quienes poseen una visión distinta a los empresarios
- > Sería una zona contaminada por el ruido, smog, y el aeropuerto debe estar fuera de este lugar.
- > Provocaría una sobrepoblación en la zona y el lugar no tiene adecuada infraestructura.
- > La opinión del FPDT, refleja la opinión de muchos vecinos de Atenco.
- > Provocaría mayor delincuencia (taxis, cartéristas, secuestros); mayor utilización de recursos naturales: agua, luz, mayores servicios, transformación de una cultura rural.
- > Tizayuca es mejor opción, la Ciudad de México tiene un crecimiento descontrolado hacia los municipios metropolitanos de manera importante, en condiciones muy inadecuadas, en nuevos desarrollos urbanos como en: a) en zonas ejidales con las consecuencias ya conocidas, b) grandes concentraciones de vivienda popular, como ghettos entre otros puntos.

Pobladores de Texcoco **

- > El aeropuerto va a beneficiar a la región, traerá empleo y progreso, aunque la gente de Atenco que está protestando tiene razón porque puede salir perjudicada, pero creo que habrá un arreglo para todos. Creo que habrá más beneficios que perjuicios.
- > Generará más fuentes de trabajo, y en un futuro, si no se hace, podría existir una sobrepoblación, entonces es mejor.
- > Favorecía a Texcoco por las vías de comunicación, como las carreteras y otros transportes; serviría como un polo de desarrollo económico de la región.
- > El lugar es el adecuado y se presta para este tipo de proyectos, también trae empleos y es una de las razones para no desaprovechar.
- > Es mejor que sea aeropuerto y no un basurero; aumentaría el nivel económico de la zona.
- > Mejoraría el turismo con hoteles, restaurantes, aumentaría la industria de la construcción; aumentaría la infraestructura urbana (vialidad, paisaje urbano).

Pobladores de Texcoco

- > Por la alta concentración urbana y falta de servicios y seguridad pública.
- > Generará mucho ruido y delincuencia en pueblos tranquilos y se perderá mucha naturaleza, pues aumentará en mucho la población.
- > Empezarán las movilizaciones de los atencos, con las molestias a toda la región.
- > Desperdicio de recursos al estropear los esfuerzos hechos para recuperar el Lago de Texcoco
- > Al aumentar la oferta laboral, aumentan inmigración y por lo tanto los problemas de contaminación, tráfico, inseguridad entre otras.

	<p>> El Plan de Desarrollo Urbano de la región, que contemple un adecuado crecimiento con los servicios adecuados.</p> <p>> Generaría más empleos e inversiones extranjeras y nacionales, pero las tierras se deben de pagar a un adecuado precio y de inmediato, porque luego pasa el tiempo y no les pagan.</p>		desaparecer.
--	---	--	--------------

* Se presenta un resumen de las opiniones vertidas por distintos profesores-investigadores de la Universidad Autónoma Chapingo; Colegio de Postgraduados, Unidad Académica Profesional en Texcoco, la cual pertenece a la Universidad Autónoma del Estado de México; Universidad del Valle de México, plantel Texcoco; UNAM posgrado en Urbanismo; UNAM/IIS; UAM-Azcapotzalco, UAM-Xochimilco.

** La presente es un resumen de las encuestas aplicadas y de la información obtenida en la investigación. Entre otras se encuentra la opinión del ex edil y con fuerte presencia en la región de Texcoco, el "Faraón" *Silverio Pérez*.

*** Se consideró dentro de las encuestas aplicadas a un total de 10 núcleos ejidales. Cinco de Texcoco: La Magdalena Panoaya, Tocuila, San Felipe, todos estos cercanos al ex Lago de Texcoco y conocidos como la costa chica texcocana. También fueron considerados los ejidos de Colonia Nezahualcoyótl y San Bernardino. En San Salvador Atenco, se entrevistó a los grupos ejidales de San Salvador Atenco, Nexquipayac, Acuexcomac, Santa Isabel Ixtapa y Santa Rosa. Los anteriores son los grupos ejidales con mayores tierras consideradas en el Decreto de Expropiación del 22 de octubre del 2001.

**** Se entrevistaron funcionarios municipales del H. ayuntamiento de Texcoco, regidores y al Presidente de San Salvador Atenco.

***** Se entrevistaron personas de los municipios Chiautla, Papalotla, Chimalhuacán, y Tepetlaoxtoc.

CONCLUSIONES DE LA INVESTIGACIÓN

LOS MOVIMIENTOS SOCIALES

1.- Los movimientos comunitarios como el experimentado con la propuesta del aeropuerto en los municipios metropolitanos de Texcoco y Atenco, reflejan que las nuevas movilizaciones en el país no están representadas por una sola causa, como fue probablemente en el pasado. Ahora pueden asumir una lucha común de corte campesino, obrero, clase media y popular donde existe la idea de apropiación y defensa de un territorio, de una serie de costumbres, de una cultura, de lo local contra lo global, de desafiar al otro, en este caso representado por el Estado, lo cual parecería estar permeado por los procesos metropolitanos de la gran ciudad.

2.- Este movimiento estuvo marcado por un carácter multifacético y por diversos actores de la vida política y social, así como de las múltiples dimensiones que tuvo el proyecto del aeropuerto internacional. Los campesinos dedicados a la actividad agrícola en esta región, no son los únicos que protagonizaron el movimiento social, a éste se unieron grupos estudiantiles, obreros, organizaciones urbanas, grupos ambientalistas, de derechos humanos e incluso organismos que defienden la vivienda y el desarrollo urbano en el plano internacional.²¹¹

3.- Tampoco se trata de movimientos sociales que se puedan ubicar en cambio de *status* de campesinos a obreros, o nuevos trabajadores ubicados en el sector terciario de la economía. La reflexión va encaminada a entender cómo se articula este tipo de movimientos contrarios en su momento a un proyecto urbano, permite ubicar e identificar cuáles son las principales demandas de los ciudadanos, sus posibles limitaciones en el mismo proceso de articulación desde una perspectiva sociológica, examinando sus categorías, los actores y las posibles transformaciones del actor-sujeto.

4.- Los actores del movimiento de Atenco se identificaron a partir de sus mismas demandas, de una misma identidad, de sus principios, de una lucha común, de su condición social, económica y cultural; de sus reivindicaciones y sus características socioculturales, de una lucha por conservar un tipo de vida y de organización. Parecería una crítica a la racionalidad económica que prevalece, donde las reacciones sociales se pueden confrontar con la dinámica de la modernidad, con la globalización. Donde se tiene la impresión de que estas luchas están latentes, se mueven en el ámbito de los nuevos paradigmas que tienen que ver con un nuevo desarrollo, con la seguridad, con el respeto de nuestro entorno, con la democracia, con la libertad. Desde Chipas y el movimiento del EZLN los nuevos movimientos expresan una tensión, se manifiestan en un descontento generalizado acumulado por una situación difícil de nuestra economía, de la seguridad, de mayor y mejor empleo, de mejor

²¹¹ Tal fue el caso del alto comisionado y relator para la vivienda de la Organización de las Naciones Unidas, Miloon Kothari, escuchó los reclamos sobre la inestabilidad social que expresaron los miembros del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra en los años de 2002-2003.

reparto de la riqueza nacional, por un cambio en ejercicio del poder, donde la protesta masiva, sórdida, silenciosa, por los distintos actores de la sociedad, ha cobrado fuerza.

5.- En distintos ámbitos de la vida política y académica se expresaba que el asunto del aeropuerto en Atenco y de los ejidatarios, era un tema relacionado con la aplicación de la Ley y el orden, de la legalidad y del estado de Derecho, de la falta de voluntad política y de acuerdos. También se dijo que el problema se agudizó, por no existir un adecuado precio de sus tierras; de una falta de eficiencia en la administración pública, la falta de un adecuado diálogo entre los distintos actores. Para otros el asunto de Atenco es un parámetro de las decisiones de gobierno, es decir, es una manera de tratar de resolver una problemática social. Este movimiento que se vinculó a un megaproyecto urbano, donde se manifestó un descontento social por una decisión de gobierno, se presentó en un contexto donde el Estado empezó a considerar problemas similares a los de Atenco en un ambiente social, político, donde se exige mayor participación ciudadana y de acuerdos entre los distintos actores; un ejemplo fue la marcha del silencio contra la inseguridad y violencia efectuada en la Ciudad de México el 27 de junio de 2004.

6.- No se dijo que este era también un problema sociológico, derivado de la propuesta de una obra urbana, donde la modernidad podía ser expresión del nuevo estilo de vida; donde la tradición, las costumbres, se verían seriamente transformadas y se reducía el asunto a un radicalismo de un grupo social probablemente contrario a las políticas neoliberales del Estado.

ASPECTOS SOCIAL, URBANO Y AMBIENTAL

7.- En estos territorios se da la mayor concentración de servicios y equipamientos urbanos, y por tanto, corresponde a las autoridades en sus distintos ámbitos, buscar formas de gestión innovadoras que permitan mejorar la eficacia, la eficiencia y ofrecer una mejor calidad de vida a sus habitantes.

Se considera que esta zona es una megaciudad, la cual sigue concentrando y centralizando sus actividades productivas y económicas, mostrando la gran complejidad que tiene que experimentar día a día; la cual se agudiza con problemas ambientales, mientras los gobernantes continúan con una retórica absurda y escasamente comprensible en la mayoría de los casos.

8.- Después de los años ochenta imperó en el oriente del Estado de México una política de desarrollo urbano poco planificado, con una visión limitada por los gobiernos de esta región. Es así que grandes compañías constructoras de vivienda como GEO, ARA, SARE, HIR, tienen mayor injerencia en los asuntos de uso de suelo, urbanización y ordenamiento territorial en el oriente del Valle de México. De esta manera se dan grandes asentamientos urbanos de alto impacto²¹² en municipios como Ixtapaluca, Valle de Chalco, Chalco, y más

²¹² Consideramos asentamientos de alto impacto, aquellos donde el tipo de vivienda considera una construcción promedio menor a los 70 metros cuadrados, habitan de 4 a 6 personas, existen más de dos mil viviendas en un espacio compartido y reducido. Ejemplo ciudad "Galaxia", "los Héroes", "Casas Hir", ubicadas en el municipio de San Vicente Chicoloapan, donde el último decenio se concentraron más

recientemente en Chicoloapan, Chimalhuacán, Ecatepec y Los Reyes. Estos presentan un crecimiento urbano importante. Texcoco y Atenco, no están ajenos a esta presión urbana, donde el uso de suelo será una determinante en el desarrollo deseado, de ahí que se reconozca su precarismo urbano, donde la base económica, tanto industrial como de servicios presenta un escaso desarrollo, el sector agropecuario se encuentra en una situación crítica y los niveles de desempleo y los bajos ingresos son una realidad en la región.

9.- Definir un área o zona metropolitana como la de la Ciudad de México, está en función de las divisiones jurídicas, político-administrativas. Lo importante es considerar la problemática que genera la conurbación, donde los conflictos se complejizan y se extienden sobre dos o más entidades, con régimen de gobierno diferente y con problemas propios. En el trabajo realizado se pudo observar que muchos problemas metropolitanos se están trasladando al Estado de México; donde el reto es para los municipios que se encuentran de manera contigua a la ciudad, pues las jurisdicciones entre dos o más entidades no permiten la solución a problemas comunes, tal es el caso de los servicios públicos, tránsito, seguridad, pago de impuestos, problemática ambiental y una adecuada planificación urbana.

10.- De mantenerse la actual tendencia urbana en el oriente de la zona metropolitana, probablemente se agudizarán los problemas que son más notorios y que el trabajo realizado permitió identificar tres puntos básicos: a) El abandono de las zonas rurales y una constante migración a los centros urbanos en busca de un mejor empleo, b) surgimiento de grandes hacimientos en la periferia de la Ciudad de México, c) el cambio de uso de suelo, ya que terrenos que eran destinados a actividades agrícolas y ganaderas, han pasado a ser parte de un proceso especulativo, destinado fundamentalmente a la vivienda de alto impacto o del llamado de "interés social", donde no se ha considerado el impacto ambiental, los procesos de degradación del suelo, el recurso agua, la adecuada coordinación entre los planes y programas de desarrollo urbano y un congruente ordenamiento urbano y ecológico de la región.

11.- Los problemas ambientales más conocidos y que experimenta de manera cotidiana la población en la región, son los relacionados con la calidad y escasez del agua, la calidad del aire, mismos que se ha tratado de reducir a una situación administrativa de solución técnica, y pocas ocasiones relacionada en todo caso a las políticas públicas. En el trabajo realizado se detectó que en el tema ambiental ha faltado integrar los elementos sociales, económicos, políticos, culturales, en las agendas relacionadas a esta temática. El tema ambiental es referente multidisciplinario, lo cual no podemos dejar de considerar en la propuesta de las políticas públicas. Los avances han sido lentos y poco eficientes, se sabe que no es un trabajo sencillo, el cual no será resuelto en un corto plazo; se requiere de esfuerzos coordinados entre los niveles de gobierno, reconociendo las profundas contradicciones que se presentan; es un tema que se relaciona con lo territorial, con el uso de suelo,

de 15 mil viviendas, y su problemática se refleja fundamentalmente en los servicios de agua, drenaje, basura; además se han convertido en verdaderas ciudades dormitorio, donde sus habitantes poco integrados encuentran su entorno social.

con la calidad de vida, donde la conexión entre lo social y lo natural se ha limitado al propósito de internalizar las normas ecológicas y tecnológicas a las teorías y las políticas económicas, dejando al margen el análisis del conflicto social y al terreno estratégico de lo político que atraviesa el campo de lo ambiental.²¹³

EL PROYECTO DEL AEROPUERTO

12.- En el Proyecto del aeropuerto predominó la falta de participación de las autoridades, instituciones y actores locales; no se contempló la participación ciudadana, es de recordar que esta posee fundamentos políticos y económicos fundamentales en la vida democrática de nuestro país. En el ámbito local la participación ciudadana tiene mayores posibilidades de ser efectiva; es donde se accede a bienes y servicios que van a conformar una dimensión social de la ciudadanía. Es así que la participación en el proyecto y en los estudios previos no fueron consideradas instituciones académicas de la región, como la Universidad Autónoma Chapingo y el Colegio de Posgraduados y desde luego, la población y autoridades locales.

13.- La experiencia de las políticas públicas emprendidas hasta ahora dan cuenta de que los compromisos de los gobernantes y de las instituciones no siempre se cumplen, más aún en ciertos casos no pueden ser sostenibles por demasiado tiempo, pues dependen en ocasiones de los diversos intereses públicos y privados. Es así que los pobladores de una región generalmente no participan en la decisión de las grandes obras urbanas. Hay inequidad en la toma de decisiones, faltan políticas públicas claras y se da una escasa participación ciudadana. Falta un adecuado sustento jurídico que garantice compromisos para que los pobladores de una región tengan una mejor calidad de vida lo cual esta seriamente cuestionado y mediatizado por intereses políticos y económicos.

14.- El Proyecto del Aeropuerto tuvo varios errores, entre los más destacables podemos considerar: a) se dio más importancia a un modelo de concentración urbana que a un proyecto que fuera más integral en la parte de comunicaciones y de desarrollo urbano y ecológico sustentable a un largo plazo, b) los estudios para justificar el aeropuerto no consideraron el elemento cultural, de identidad y arraigo a la región, c) los estudios de impacto ambiental, hidráulico, y de desarrollo urbano así como las repercusiones económicas, políticas y sociales que ocasionaría a los municipios afectados, fue poco congruente en la misma propuesta del proyecto.

15.- La construcción de obras públicas de gran impacto como es la instalación de un aeropuerto internacional, requiere además de los estudios técnicos, de aeronáutica y de ingeniería, del conocimiento social, de las condiciones políticas, del saber cultural de una región, de los usos y costumbres de las comunidades y municipios involucrados. Este tipo de obras debe considerar que un proyecto de infraestructura urbana, involucra a todo un

²¹³ Leff, *ob. Cit.*, 1994.

desarrollo local y regional; por lo anterior es conveniente analizar y valorar en la propuesta de este tipo de proyectos los elementos antes señalados.

16.- Podemos decir que el papel de los gobiernos locales y sus facultades jurídicas establecidas en las reformas hechas al artículo 115 de la Constitución, son relevantes en el caso del Estado de México, ya que derivan de una relación e integración con la zona metropolitana de la Ciudad de México. Esto refleja la nueva perspectiva urbana de la mayor complejidad, donde los gobiernos locales tienen competencias para actuar en las funciones relacionadas con el uso del suelo y en su planificación.

17.- Texcoco es el municipio que económicamente es el más importante de la región III y del distrito electoral XXIII, su impacto cultural es considerable para 20 municipios del oriente del Estado de México y ha experimentado un cambio importante en su economía que anteriormente se fundaba en el sector agrícola, ganadero y forestal, y se transformó en los últimos dos decenios; ahora predomina la actividad terciaria dedicada a los servicios fundamentalmente, el sector educativo que genera una derrama económica importante. También el comercio es de lo más trascendental en su desarrollo económico y es un municipio más fuerte en términos municipales. En comparación con Atenco, este es un municipio menos consolidado, con menos fuentes de trabajo y dependiente de una economía regional en gran medida, su impacto cultural es menos importante que Texcoco, sin embargo su pobladores tienen presencia en toda la zona.

EL CONFLICTO DEL AEROPUERTO Y LAS HIPÓTESIS

18.- El esquema del transporte aéreo en México ha ido conformando espacios y territorios, lo cual se traduce en fragmentación de regiones con un tipo de crecimiento económico y un desarrollo urbano poco evaluado y analizado en los estudios académicos, así como en las propuestas de las políticas públicas, las cuales en su mayoría no consideran los grandes megaproyectos urbanos. Las terminales áreas establecen nuevos procesos urbanos y de infraestructura en el país, en el cual se asignan nuevas funciones y tareas en las ciudades y zonas metropolitanas, tal es el caso de la propuesta cancelada del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, que sería ubicado en los municipios de Texcoco y Atenco, en el Estado de México. Es de reconocer que actualmente el país está inserto en el contexto de la competitividad económica mundial, por tanto, requiere de nuevas y mejores infraestructuras, de aeropuertos, puertos, vías férreas, carreteras y de telecomunicaciones, las cuales serán fundamentales en el desarrollo del país en los primeros años del siglo XXI.

19.- Actualmente el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) se encuentra saturado por el tráfico aéreo; la propuesta de descentralizar las actividades aeroportuarias a Puebla y Toluca, así como las mejoras realizadas al AICM permitirán por un tiempo mitigar la demanda de estos servicios. Seguramente será inevitable considerar la propuesta de construir un nuevo aeropuerto para la gran ciudad, es una situación que el Estado no podrá eludir

en un futuro y mientras no existan otras alternativas en el transporte en general, el aéreo seguirá siendo una alternativa en los servicios financieros, comerciales y turísticos, en el plano nacional e internacional.

20.- Parecería que el énfasis del proyecto aeroportuario eran las dimensiones técnica y jurídica, que se asociaban en mucho a los actores gubernamentales, mismas que en el trabajo se sostiene no son las únicas y precisamente éste fue uno de los puntos más cuestionados. El caso de estudio ofrece un panorama más amplio, pues el contenido comprende la dimensión técnica, económica-financiera, jurídica, social, política y ambiental así como los aspectos de decisión más importantes para la construcción de un megaproyecto urbano en la zona metropolitana más importante del país. En el momento de decisión prevaleció un criterio técnico, poco comprensible para la mayoría de los sectores de la población. Los estudios realizados por la S.C.T y A.S.A, consideran que los problemas técnicos eran superables; el asunto de las aves no era suficiente para suprimir un proyecto como el de Texcoco. El aspecto de las características edafológicas tampoco; la cuestión de aeronáutica era más importante y esto ya había sido superado con los estudios de MITRE que consideraron que la mejor opción era Texcoco sobre Tizayuca.

21.- El elemento político fue determinante pues no existió una real y verdadera operación política por parte del Estado; no existió una capacidad de negociación por los distintos actores, fundamentalmente los gubernamentales. El tema político rebasó en mucho una decisión técnica que no fue suficientemente sustentada; y al final nuevamente la decisión política fue mayor que la jurídica, con la cancelación del aeropuerto antes de conocer la decisión de la Corte.

22.- El panorama político en esta región está encaminado en gran medida a mantener la tradición política-electoral, es decir los resultados electorales del año 2003 y 2005 confirman una presencia importante en la región del Partido Revolucionario Institucional. La segunda fuerza es el Partido de la Revolución Democrática y la tercera está representada por el Partido Acción Nacional. Es así que pensar en un aeropuerto en esta región implica conocer la conformación política y el tejido social de cada municipio; la clasificación de prioridades dependen en gran medida de criterios políticos y no de un simple cálculo electoral, ya que el entorno regional va más allá de los votos de un trienio y el interés tiene que ver con una adecuada gobernabilidad.

23.- En los últimos 30 años, no existe antecedente alguno respecto al proyecto de una obra pública que presentara tanta polémica; tampoco existen en los últimos 50 años antecedentes de que algún municipio del oriente del Estado de México presentara controversia constitucional contra el ejecutivo federal; lo cual adquiere nuevas dimensiones que involucran a nuevos actores permitiendo un análisis más amplio en el plano académico y de las políticas públicas.

24.- A más de tres años del conflicto por el aeropuerto, en Atenco los ejidatarios tienen una opinión distinta en cada comunidad; consideran que vender ciertas tierras no sería tan malo, si esto conlleva una mejoría económica

y social para sus localidades. Así también entre los ejidatarios y pobladores de Texcoco existe hoy una opinión diversa. El asunto de una obra tan importante como la construcción del nuevo aeropuerto internacional de la Ciudad de México, se convirtió en un asunto político, donde lo político trató de resolverse de manera técnica, y lo técnico de manera política. Existe la percepción entre los pobladores de esta región de que los gobiernos federal y estatal escasamente consideraron a los gobiernos locales y a sus representantes, la ciudadanía tampoco fue consultada. El Proyecto de Texcoco se politizó y esto no necesariamente es malo, la pregunta sigue siendo ¿Qué tan factible es construir un nuevo aeropuerto?, es conocido que la capacidad actual del aeropuerto aún es limitada a pesar de las nuevas tareas emprendidas como la descentralización de actividades y de servicios a los aeropuertos de Puebla y Toluca.

25.- Dentro de los actores sociales destaca el papel del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), que tiene su antecedente inmediato en el movimiento *Unidos por Ateco*. cuya organización se consolida posterior a los decretos de expropiación del 22 de octubre del 2001. Fue así que el frente empieza a tomar sentido y organiza sus diversas demandas, fundadas en la defensa de los predios expropiados de Texcoco y Ateco. Durante el tiempo que duró el conflicto del aeropuerto, el Frente de Pueblos en Ateco, se vinculó con diversas ONG, académicos y estudiantes, organizaciones nacionales e internacionales, ambientalistas, grupos sociales de España, Italia y Francia, entre otros.

26.- La construcción de un nuevo aeropuerto internacional en la región de Texcoco parece lejana; esta necesita de un territorio importante, pues significa nuevas vialidades, incorporar nuevo suelo urbano, nuevas reservas de suelo, mejor concordancia entre las entidades político-administrativas, nuevas zonas destinadas a vivienda, zonas destinadas a reserva ecológica, modificación de la fisonomía rural y urbana; generación de nuevas actividades económicas, sociales y financieras considerando que existe una real especulación en el uso de suelo y en el espacio urbano-rural de la periferia de la Ciudad de México.

27.- El tema del aeropuerto incluyó a varios actores de la sociedad civil, de la clase política nacional, y de diversos grupos académicos, sociales independientes; la lista es grande, más la sociedad mexicana estuvo enterada y la opinión sigue siendo polémica, cuestionable y cada sector de la sociedad mexicana ofrece opiniones diferentes.

Comprobación de hipótesis

Nuestras hipótesis buscan establecer la relación entre el megaproyecto del aeropuerto como caso de estudio y los municipios de Texcoco y Ateco ubicados en el oriente de la zona metropolitana de la Ciudad de México; donde se analizan las múltiples dimensiones de este tipo de proyectos y el papel de los distintos actores.

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

- Para sostener esta hipótesis, en la tercera parte se precisa cómo abordar una propuesta urbana donde existen distintas dimensiones en su tratamiento y la cual puede asociar a distintos actores, por consiguiente, no se puede analizar y estudiar un megaproyecto urbano a partir de una sola perspectiva. La polémica que generó; la crisis política en su momento así como el conflicto que existió, involucraron varias dimensiones en un territorio, donde los actores no solo participan como espectadores, en todo caso se ofrece un espectro más amplio, donde lo jurídico, lo social, lo político y lo ambiental son fundamentales en un tratamiento multidisciplinario de propuestas de obras urbanas de gran magnitud, además el espacio, el territorio, lo cultural, lo social y lo institucional tienen un peso fundamental en la acción de gestión de cualquier nivel de gobierno.
- Igualmente, en el estudio realizado se demuestra cómo los megaproyectos urbanos presentan múltiples dimensiones en sus propuestas originales, donde es de la mayor importancia comprender estos temas desde una perspectiva no sólo arquitectónica, sino de la ingeniería, de los procesos culturales, científicos, tecnológicos, políticos, en el contexto de la globalización, en la cual se encuentra inserto nuestro país. Se reflexiona sobre los grandes proyectos urbanos los cuales están a veces pensados más en el plano técnico. Ejemplo de lo anterior, pueden ser los segundos pisos construidos en la Ciudad de México en los últimos cuatro años, donde no se presenta una reflexión mayor de sus efectos sociales, ambientales, económicos, o políticos. Poco se dice de las inversiones generadas y quiénes son los realmente beneficiados; en este sentido el trabajo efectuado permitió una reflexión y crítica sustentada a este tipo de proyectos, en los cuales no fueron consideradas las distintas dimensiones técnicas, urbanas, económicas, jurídicas, sociales y políticas, donde no existió una participación determinante de los distintos actores sociales y gubernamentales.
- La racionalidad tecnocrática prevaleció sobre una decisión política; es así que se describen en el trabajo las etapas y puntos de tensión del movimiento contrario al aeropuerto; las posibles soluciones políticas se convirtieron en decisiones jurídicas, que no solucionaron del todo un conflicto social derivado de un megaproyecto urbano. La racionalidad política prácticamente no existió, y en todo caso prevaleció un cálculo político que se tradujo en las elecciones locales en el año 2003, y seguramente en el 2005 y 2006, cuando se elija gobernador del Estado de México y presidente de la República.

2.- La segunda hipótesis se refiere a los movimientos sociales que se oponen a la construcción de un megaproyecto urbano que despliegan una acción

conflictiva, entre actores que son portadores de intereses diferentes e incluso contrapuestos, identificándose tensiones y protestas movilizadoras.

- Estos movimientos observan distintos y diversos cuestionamientos, algunos sectores de la sociedad mexicana consideran es una demanda incomprensible; para otros es el gran cuestionamiento al problema del campo que vive nuestro país, el cual adquiere relevancia en este caso por ser una zona cercana a la gran ciudad y ubicada en el área metropolitana más grande del país.
- Refiriéndose a los movimientos sociales, es pertinente apoyarse en el francés Alain Touraine (1994), quien se centra en la *acción conflictiva*, donde la acción colectiva supone la existencia de un actor, de otros actores portadores de intereses diferentes de los suyos, y de un campo social en que se sitúan sus relaciones. Dichos actores son fuerzas sociales que buscan ejercer cierta influencia sobre decisiones que se impondrán a una colectividad. Cómo sucedió en Atenco y Texcoco.
- Las grandes ciudades, son el escenario de las nuevas luchas sociales, donde las obras urbanas adquieren una dimensión no tradicional y donde el conflicto social y político puede ser determinante en el devenir histórico.

3.- La tercera hipótesis tiene que ver con el efecto aún no valorado por los actores sobre la gestión y las tareas de los gobiernos locales en relación con el suelo urbano y sus usos.

- Texcoco y Atenco han tenido que enfrentar y acostumbrarse a un desarrollo urbano poco ordenado, mal planificado en sus distintas localidades que ha implicado mayor dotación de servicios públicos (agua potable, energía eléctrica, drenaje, entre otros); redefinición de la población en sus territorios, cambio de uso de suelo, de agropecuario a urbano, semi-industrial o comercial en los últimos dos decenios. Estos municipios se han convertido en una extensión de la gran ciudad, toda vez que se entrelazan tradiciones, formas de organización, expresiones culturales, valores, formas de vida de sus pobladores con la influencia de la ciudad; de la modernidad, donde los distintos actores se estructuran a partir de cierta identidad, de ciertos principios, con una condición sociocultural y características de una zona que pertenece a la metrópoli más importante del país.
- En Texcoco y Atenco, los ejidos se han visto presionados por el crecimiento demográfico natural y por la población migrante que busca nuevas alternativas; existe una alteración de la norma y la ley, lo cual ha permitido que tierras ejidales se conviertan en terrenos urbanos sin los adecuados servicios, esto ha causado daño al sector agropecuario y a los ecosistemas de la región.
- La problemática ambiental de los municipios de Texcoco y Atenco, presenta diferentes características, aunque también comparten problemas comunes como la demanda de más agua, contaminación atmosférica, disposición de residuos sólidos y erosión del suelo agrícola. En todo caso

se requiere un análisis más serio en la reflexión de los asuntos ambientales, donde creemos que sí es posible programar y planificar de mejor manera las actividades sociourbanas con los temas ecológicos y ambientales de la región.

- La construcción de un megaproyecto urbano en la región de Texcoco tiene que ver con la relevancia de lo local, lo regional y la periferia, donde en teoría se fortalece el papel de los gobiernos locales, siendo el ámbito urbano de lo más destacable, ya que es en el gobierno local donde se aprueban y modifican los planes de desarrollo y administración de los usos de suelo. Es preciso analizar la dimensión jurídica y abordar las reformas municipales, que presentan un componente fundamental en la reforma del Estado, donde es necesario avanzar en la adecuación de las constituciones estatales. Tal es caso del Estado de México, donde existe una coyuntura que permite articular distintas dimensiones, no tan sólo jurídicas, sino que se puede fomentar la participación de los distintos actores sociales, políticos e institucionales y donde se vinculen los cambios de una estructura municipal con mayores capacidades institucionales que puedan adaptarse a los cambios que suceden en la vida regional, en la política, en los procesos económicos, en la población y en sus territorios.
- Sobre el papel que juegan los gobiernos locales, estos se asocian en mucho en la gestión local con una adecuada administración donde puedan enfrentar los problemas y demandas más importantes de la población, atendiendo un mandato de la comunidad. Esto comprende varias dimensiones, entre las más importantes se encuentra la espacio-territorial, la financiera, la social, la ambiental. En el periodo de gobierno (2000-2003), de la administración local, básicamente se observó y se analizó el presupuesto de los ayuntamientos de Texcoco y Atenco y las obras realizadas con la disponibilidad de su presupuesto y lo que probablemente hubiesen significado a los gobiernos locales, obras de gran infraestructura urbana que no se consideraron en ese momento.

ANEXOS

Anexo1

Carta del Ayuntamiento de Texcoco al Ejecutivo Federal

Lic. Vicente Fox Quesada
Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos
Presente.

1.- *El Ejecutivo Federal a su digno cargo afirma que la decisión fue tomada con base en opiniones de expertos. Sin embargo, prevalece aún la duda de que todos los planteamientos expresados por especialistas hayan sido tomados en cuenta, pues a juicio de este Gobierno Municipal fueron excluidas importantes consideraciones.*

2.- *De igual forma, resulta difícil creer que hayan sido escuchados los planteamientos de los habitantes de la zona, pues el impacto urbano amenaza con desbordarse sobre el oriente del estado de México apostado a la construcción del aeropuerto como único factor de posible desarrollo. Cabe recordar que por décadas nuestra región ha sido olvidada por nuestras autoridades Estatales y Federales.*

3.- *El Proyecto del nuevo aeropuerto internacional en Texcoco es un error, pues pone el acento más en un modelo de concentración urbana que en un proyecto integral de comunicaciones y de desarrollo urbano y ecológico sustentable a largo plazo. Esto terminará afectando a todos los municipios de la región y colapsando el muy desgastado ecosistema del Valle de México.*

Así también debemos manifestar que los cálculos mercantiles que argumenta el secretario de comunicaciones y transportes para sustentar esta elección no consideran en ningún momento los daños ecológicos y de impacto urbano que ello implica. Estos cálculos parecen correctos puestos en el papel, pero pasan por alto el valor de la tierra del viejo lago, que es propiedad de la Nación, e incurre también en la extrema injusticia de asignar un valor mísero a la tierra de los ejidatarios.

Por ello le pedimos revisar una decisión tan delicada como lo es la ubicación del nuevo aeropuerto internacional de la ciudad de México. Es así como caminaremos hacia la democracia, y no privilegiando a los grupos de predominio económico.

*Presidente Municipal Constitucional de Texcoco,
Lic. Horacio Duarte Olivares (Rúbrica).²¹³*

²¹³ Estos son algunos de los puntos señalados en el acuerdo 191 del H. Ayuntamiento de Texcoco, previo a la demanda de controversia constitucional publicado en la *Gaceta Municipal* del 30 de octubre del 2001, número 15. Pág. 23-24. Texcoco, México.

Dentro de los hechos y abstenciones que constituyen los antecedentes de los actos cuya invalidez se reclama sobresale el punto cuatro “....el Ejecutivo Federal omitió cumplir con esta obligación de garantizar nuestra participación como Municipio afectado, ya que nunca fue llamado el Ayuntamiento de Texcoco, para participar en la elaboración del referido proyecto cual ejecución ha sido anunciada; por otro lado, no obstante también que la decisión atacada implica, la formulación de un Programa de Transporte Público de Pasajeros, que afecta evidentemente el ámbito territorial de Texcoco, y no sólo el de Texcoco sino el de todo el Estado de México, y muchas partes del país, y que por ende la Constitución establece la obligación del Ejecutivo Federal de permitir a los Municipios que estén dentro de esta hipótesis, intervenir en su formulación. El Presidente de la República ha omitido cumplir con esta suprema imposición normativa, y no ha permitido al municipio de Texcoco intervenir en la formulación del referido Programa, impidiendo con ello el ejercicio de las facultades conferidas a los Municipios específicamente del que se representa, y violando así la Constitución de manera flagrante. Aparte de lo anterior, existe también una invasión de competencias, ya que con la decisión de fijar y construir un territorio Municipal, se está asignando a esa parte del territorio un uso del suelo, que es comercial y de servicios, sin embargo, la autorización del uso del suelo es facultad municipal; y finalmente decide el Ejecutivo expropiar los terrenos que señala en cada uno de sus decretos y no logra acreditar ninguna de las causas de utilidad pública que invoca, e impide a los mexicanos afectados seguir contando con el medio ambiente que propicia la zona de reserva ecológica donde pretende fijar el aeropuerto..”
214

Por concepto de invalidez el H. Ayuntamiento consideró ocho puntos. Se establece una síntesis de los más importantes en materia urbana y ambiental.

1.- El primer concepto de invalidez va en el sentido de que “...con estos actos reclamados se invade, se restringe y se impide completamente el ejercicio de la competencia del Municipio de Texcoco, en materia de Desarrollo Urbano, por lo que hace a la formulación, aprobación y administración de la zonificación de su territorio y planes de desarrollo urbano, así como en materia de autorización, control y vigilancia del suelo, mejor conocida como uso de suelo”. Facultades que se encuentran consagradas en la Constitución.

Art. 115.- Los Estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, popular, teniendo como base de subdivisión territorial y de su organización política y administrativa el municipio libre, conforme a las siguientes bases:

- a) Formular, aprobar, administrar la zonificación....
- b) Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales...”

²¹⁴ El texto completo de este punto se encuentra publicado en la *Gaceta Municipal* del H. Ayuntamiento de Texcoco. Página 10, del mes de diciembre del 2001.

Anexo 2

Entrevistas realizadas sobre el asunto del aeropuerto

Entrevista realizada al líder del FPDT, David Pájaro Huertas

Resumen de la entrevista realizada el 25 de marzo del 2004, al M.C. David Pájaro Huertas, líder del llamado Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra (FPDT), uno de los principales actores del movimiento opositor a la construcción del aeropuerto en la región Texcoco. De profesión Ingeniero Agrónomo, egresado de la ex Escuela Nacional de Agricultura, con una maestría en el Colegio de Postgraduados, especialista en Edafología, actualmente es académico del mismo Colegio, en el área de génesis del suelo. Es originario de San Salvador Atenco.

¿Cómo se origina este movimiento?

“El movimiento surge el 22 de octubre del 2001, cuando se hace el anuncio oficial, por Pedro Cerisola, Secretario de Comunicaciones en México. El movimiento se externa, se evidencia; lo del aeropuerto tiene como 30 años este asunto; soy de Atenco y ejidatario también. Desde hace más de 10 años se pensaba construir una carretera que iba a afectar a terrenos de Atenco. La oposición al aeropuerto ha tenido 12 años en aspecto de tiempos, ya que la gente tenía conocimiento. Desde antes había gente que también tenía simpatía con el proyecto; la mayoría no simpatiza con el proyecto, pero hay gente que sí lo quiere.

¿Qué opinas de las personas del municipio que tienen una opinión distinta de aquel movimiento que se inició en el año 2001?

“El evento ha tenido altibajos; en tres años la percepción de las comunidades es similar a la postura de los diversos niveles de gobierno. La gente aprendió demasiado, va en tres vías: a) que el gobierno no es honesto, b) que el gobierno tiene la mira sobre nuestros terrenos, c) y que ahora al gobierno hay que exigirle; no hay que rogarle ni pedirle; todo es motivo a que la gente siga en pie de lucha, todo lo que dices es verídico y lo que has detectado es cierto.

“Si viniera nuevamente un evento, desde la perspectiva, legal, política, el gobierno federal tendría una tarea muy difícil, porque al menos en el asunto legal, nadie puede ser juzgado por el mismo delito. No se puede expropiar dos veces por la misma causa. Esa evidencia la conoce la gente: tanto en los asentamientos irregulares como en los terrenos agrícolas, la lucha sigue...

“Si tú vas a la cabecera municipal, hay una aparente calma, la gente está observando, está en pie de lucha. La gente tiene muy presente la semana trágica entre el 11 y 14 de julio del 2002 y no se les olvida...., esto es por lo que la gente sigue en la lucha, esa es mi percepción y a tres años de distancia de lo que todo mundo conoce.

“Mi opinión personal es que seguimos activos como hace 10 años....”

¿Ya se canceló el proyecto del aeropuerto? ¿Qué desean ustedes para Atenco? ¿Estarían dispuestos a vender sus tierras a un buen precio?

“Tengo la evidencia suficiente para decir que alguien como yo, no va a vender su tierra, tengo un fuerte arraigo a ella. Como nota, me hacen ejidatario como muchos en México, sin que hubiera nacido ahí. A mis 15 años mi padre dijo en una asamblea [quiero una parcela porque tengo un varón]. A los 25 años, mi padre me dijo: [David vas a atender esa parcela: ¿sí o no?] sí la voy a atender.... llevo 20 años con lo que aprendí en mi formación básica en suelos, después de la licenciatura. Mi proyecto de vida, coyuntural, me lleva a decir que: *yo no estoy viejo de cuerpo, pero de mente sí*, veo que la única manera que tenemos nosotros los pobladores ribereños del exlago de Texcoco, de mostrar que no vamos a vender a ningún precio, es llegar y establecernos y mostrar al mundo que esas tierras, que están catalogadas de inservibles, sí sirven; y nos pueden sacar de nuestra circunstancia.

“Ahorita nuestra defensa no va a ser con machete, con acciones muy concretas. Tenemos puntos específicos; se les muestra lo que puede hacer la gente, por desgracia no es la mayoría la que piensa así. Hay gente que se va a aliar con el gobierno, tenemos buenas tierras, de mediana calidad.”

Los estudios del PUMA; ¿que opinión tienes al respecto?

“Mi formación técnica me dice que un levantamiento de suelos, si es de ingeniería o agronómica, se requiere de un especialista de suelos. Que yo sepa, la UNAM, no genera especialistas en suelos; están en Chapingo y se pulen en el Colegio. Supongo que el estudio del PUMA cayó en un desconocimiento, jamás vimos un levantamiento de suelos.....a mí me da risa; o lo hicieron de noche o fue un gran fraude, que me inclino a ese sentido, porque a nivel municipal tenemos casi 6 mil hectáreas de terreno. Somos seis ejidos, nunca vimos nada raro, los estudios técnicos nunca los vimos, etc. ¿Cómo se hizo el estudio? A menos que haya sido generada en los últimos años, y fuera un refrito.

Asimismo, David Pájaro, se refirió a que el INEGI declara a Atenco como urbano, pero “es la babosada generada por una institución. Yo tengo datos que somos un municipio rural. Atenco lo consideran como parte de la zona conurbada. Eso ya tiene otras implicaciones del oficialismo de la información, del neoliberalismo. Sin embargo, a nivel internacional, es vuelta al pasado, el neopopulismo; en cinco años el que tenga tierra y la cultive y siembra con frijol, habas, aves de corral, va a salir adelante, el que no, tiene un destino que se va a pauperizar completamente.... todo es “mata a fulano”, “vende droga, etc...”. Estoy de vuelta al pasado cuanto tú me preguntas [¿qué está haciendo el FPDT?] Volviendo al pasado, siembra tu tierra, fijate como a través de esa cadena, es empezar a vivir...tenemos una alternativa en la buena tierra; ofrecer productos, es un proceso, y se está dando.

“El problema de Atenco es que van a vivir en las megalópolis, es difícil proteger cinco mil hectáreas...todo se destapa cuando se inicia este proceso; estamos sintiendo el desprecio, la indiferencia, todo lo negativo del gobierno, local y estatal, y no se diga del federal...”

¿Cómo ves la opción Tizayuca?

“Tizayuca tampoco es la opción, de acuerdo con la información técnica que cuento, ni Texcoco, ni Tizayuca sería la mejor opción...”

Entrevista realizada al Investigador Roberto Eibenschutz

Entrevista realizada al Maestro Roberto Eibenschutz²¹⁵, de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. Ex rector de la UAM-X, y ex Secretario de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México, en el periodo de Cuauhtémoc Cárdenas; en el 2001 asesoró e impulsó con el Gobierno del Estado de Hidalgo el Proyecto de Tizayuca, con la idea de construir el aeropuerto en esta región.

¿Por qué Tizayuca?

“Independientemente de que técnicamente Texcoco tuviera todas las posibilidades y condiciones para desarrollarse, aun así Tizayuca es una mucho mejor opción. ¿Por qué?, el problema de la ciudad de México, todos lo conocemos: un crecimiento totalmente descontrolado. El DF, ha dejado de crecer en población, pero no los municipios metropolitanos de manera importante, en condiciones muy inadecuadas; la tendencia de la zona metropolitana es muy mala. Los nuevos desarrollos son de dos tipos: 1) los irregulares en las zonas ejidales con todas las consecuencias, 2) las grandes concentraciones de vivienda, que no tienen más que hacinamientos, que están en ghettos, y ese es el futuro en su crecimiento.

“Existe un programa de ordenación de la zona metropolitana, vigente, firmado por el gobierno del Distrito Federal, del estado de México y de la Federación, publicado en el *Diario Oficial*. El programa va hacia al norte para reordenar esta estructura metropolitana; es decir, rumbo a Tizayuca, con condiciones más favorables para un aeropuerto, y se vio como la posibilidad de estructurar un desarrollo regional, organizado, fortalecido con lo que significa un aeropuerto, pensando en una estructura urbana.

“Que alguien diga que la única solución al crecimiento poco controlado es el de construir un aeropuerto está loco... Es muy contradictorio poner un aeropuerto, todos los aeropuertos. Es un detonador importantísimo, empresas de todo tipo, aduanas, bodegas, industria y hoteles y centro recreativos; son verdaderos

²¹⁵ Agradezco la entrevista concedida en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, el 17 de marzo del 2004.

polos de desarrollo. Precisamente una inversión de esta magnitud hay que aprovecharla, en un lugar adecuado, con un crecimiento ordenado.

“Alrededor de este tipo de inversiones se mueven intereses muy fuertes; y desde luego, la decisión de un gobierno. Los intereses están muy ligados a la tierra...Ahora hay otros intereses económicos. Los inversionistas van a hacer negocio aquí o allá, donde sea lo van a hacer. Las licitaciones se ganarán en un lado u otro; lo que no aparece son los intereses malsanos, que están ligados a la especulación inmobiliaria...”

¿Acerca del estudio del PUMA?

Los estudios del PUMA fueron para la Secretaría del Medio Ambiente. Tienen dos partes, una serie de estudios muy reconocidos y respetables y una conclusión absurda en las dos partes con efectos de impacto ambiental. Lo que hay que ver cuál es lo más negativo, y eso no lo asume la Universidad.”

¿Los gobiernos locales no participaron en este Programa de Ordenamiento Territorial?

“Eso es cierto, los mecanismos de participación son muy escasos. Conceptualmente es difícil decidir ¿Cuál debe ser la participación social en programas?, hablar de participación ciudadana en este Valle de México es muy difícil. En primera porque no están informados; no son cuestiones fáciles de captar y entender. Mi punto de vista es que falta gente más informada, a través de organizaciones, de gremios, de instituciones académicas...”

¿Qué opinión tiene de que la zona oriente no tiene un proyecto definido, no hay aeropuerto, y la zona sigue siendo el tiradero de la ciudad de México?

“No hay un compromiso de empleo, no es un problema que se pueda minimizar. Estamos hablando de la zona más importante de este país, no hay criterio, ni estrategia para trabajar en ello. Es grave, hay muchas cosas que salen alrededor del asunto y a mí me preocupa, Con todo respeto a los ejidatarios y comuneros de Texcoco, es una razón muy débil; pero muy débil; puedo comprender sus razones de estos grupos, pero no en función del tamaño del proyecto. Sabemos que cualquier decisión que se tome beneficia a algunos y perjudica a otros; es decir, la decisión debe tomarse con todo fundamento, con todo el análisis, con los criterios claros y una vez que se tome tiene que aplicarse. A los que se afecta se les debe de compensar de alguna manera, la simpatía está con ellos; son unos cientos de gentes frente a lo que puede ser el interés general del país, de muchas dimensiones. En esta feria de indecisiones el gobierno federal se espanta, por eso la controversia se puede ganar, por lo mal hecho que se hicieron las cosas, por eso me dio mucho gusto que se parara la decisión en Texcoco, siempre pensé que la opción Tizayuca era mejor...”

¿Cómo ve el movimiento de Atenco?

“Son distintas razones, que demuestra que de manera técnica, no es la mejor solución. En México y en el mundo hay una tendencia a apoyar proyectos tecnológicos; ejemplo: la Torre Latinoamericana. Fue un reto de ingeniería; los ingenieros mexicanos podemos hacer el edificio más grande para este país en el lugar más inadecuado para hacerlo; y demostraron que son capaces porque la Torre no se ha inclinado, son muy buenos los ingenieros.

“Si se puede hacer un aeropuerto; la pregunta es ¿Cuál es el lugar más adecuado para construir un aeropuerto, el más barato, el mejor para realizar las operaciones? La cuestión urbana en Texcoco, los pocos accesos, la congestión, los flujos de pasajeros vienen del poniente; el otro estaría un poco más lejos pero la misma congestión, porque si se presenta como única vez en la historia, una posibilidad de tener un imán, que jale la ciudad hacia otra zona, donde las condiciones son mucho mejores, donde muchos de los problemas se pueden paliar, ese es el costo de oportunidad, en el Valle de Tizayuca no hay nada...”

“La función de los gobernadores y de los altos funcionarios es política, para eso están ahí. Los gobernadores deben defender los proyectos de manera política...yo no puedo decir que Montiel no haya defendido una inversión en su territorio, sí puedo decir que mis compañeros defendieron técnicamente la posición de Texcoco. Me preocupa porque no es muy ético, pero los gobernadores para eso están.

“Lo importante de un aeropuerto, está en los efectos buenos y malos de una inversión de este tipo, y eso es lo que hay que cuidar como gobernantes y la obligación es ver los efectos positivos.”

¿Qué opción observa en un mediano plazo?

El nuevo aeropuerto era necesario hace 30 años, y conforme pasa el tiempo, sigue siendo más necesario. Los aviones aterrizan a las dos de la mañana y a las tres, no porque así les guste, sino porque ya no hay horas para aterrizar normalmente; ya está saturado, esa es una irresponsabilidad, algo que ha generado el desencanto en Fox, en esa actitud que ha tenido, ¿Cómo puede un presidente de la república declarar que ésta es la obra más importante de su sexenio y al año y medio decir no, “no es importante”? Esa es una irresponsabilidad de este país, no hay duda, ¿Cuál será el futuro?, desgraciadamente va a ser la inercia de la mecánica nacional; no hemos tomado decisiones del tamaño que se necesitan y el actual aeropuerto se va a seguir saturando.

“En el estado de Hidalgo van a construir un aeropuerto de carga pequeño, más grande; y en la próxima administración, van a autorizar que también haya movimiento de pasajeros, y a la larga ese aeropuerto se convertirá en uno alternativo al de la ciudad de México. No hay otra vuelta, no hay otra posibilidad, ¿cuál es la diferencia? Que ese aeropuerto va a estar de más ahogado que el que tenemos ahora; de invasores, de especulación urbana y complicaciones metropolitanas. Si se asume un proyecto de manera madura y seria, aunque

fuera impopular en su momento, los grandes estadistas asumirían los costos, cuando pensamos en la coyuntura y en el corto plazo.”

Entrevista realizada con el con el maestro Antonio Azuela, IIS/UNAM

En la plática sostenida el 17 de marzo del 2004, con el maestro Antonio Azuela, Investigador del Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, se refirió al asunto del aeropuerto en la región de Texcoco y entre los principales puntos se destaca:

“Apoyo la opción Texcoco, porque desde el punto de vista ambiental, la ciudad recuperaría o ganaría más de 750 hectáreas. Se puede hacer otro bosque de Chapultepec, reciclar las instalaciones, en diversas cosas, escuelas, universidades, centros comerciales; y esto también ayudaría a evitar el gran ruido a los habitantes. El aeropuerto presenta serios problemas a la salud, para los que viven de manera cercana, ya no es el mejor lugar para que esté ahí”

“Al construir este nuevo aeropuerto, se descongestionaría la zona del actual, permitiendo un nuevo crecimiento ordenado y planificado, una nueva centralidad y un nuevo oriente para la ZMCM; asimismo, un nuevo proyecto urbano, a sólo 10 minutos del actual”.

“No es una élite usar un aeropuerto; los que más viajan a los Estados Unidos, son los paisanos y viceversa, así que puede tener también un uso popular; además, se generarían más de 20 mil empleos directos”.

“Muchos de los que piensan en la opción Tizayuca, viven cómodamente en las Lomas o en zonas caras de la ciudad. Hubo intervención de todo tipo en este asunto del aeropuerto. Se politizó demasiado y no hay aeropuerto; hubo, eso sí errores de instrumentación, el proyecto no se manejó de manera adecuada”.

Entrevista realizada con el Dr. Javier Delgado, del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México

Resumen de la entrevista realizada el 29 de marzo del 2005 al Dr. Javier Delgado, del Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México. El doctor Delgado pudo participar en los estudios realizados para determinar el lugar del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

¿Qué opinión le merece el proyecto del aeropuerto en la región Texcoco?

En mi opinión el proyecto fue muy desafortunado, porque no estuvo suficientemente claro lo del proyecto previo del sistema regional aeroportuario, que era un proyecto mucho más amplio. No estuvo claro lo del sistema regional a la opción de Texcoco.

Lo que puedo decir en el caso de la ubicación en Tizayuca, es que había la posibilidad de ubicarlo en un sistema regional; que en México tiene poca tradición tanto en el ámbito de gobierno, como del medio académico. En La sociedad civil, las instituciones regionales son escasamente desarrolladas. Un aeropuerto es una estructura regional. Los aeropuertos son regionales; gran parte de sus viajes son para usuarios de una región. Al no considerarse lo de Tizayuca, el aeropuerto pierde esa posibilidad, no de la ciudad, sino de la región centro del país. Quizá el sistema regional se vuelve a recuperar con los aeropuertos de Querétaro, Toluca, etcétera.

¿Estaría a favor o en contra de un aeropuerto en algún lugar?

Cuando se elaboró el proyecto los medios dijeron a favor y en contra. Si el estudio hubiera sido regional, tal vez ni Tizayuca hubiera sido la mejor opción. El error fue elegir dos opciones y entonces no existía de otra. Estar a favor o en contra fue nocivo para elegir. Si revisamos los criterios entramos en otros aspectos: los criterios deben de comprender muchos aspectos. Más que estar a favor o en contra, es tener la capacidad de distinguir esas variables de una o varias disciplinas del mismo tema. El proyecto en el que participé analizó las dos opciones: Texcoco y Tizayuca.

¿Qué le parece el estudio realizado por la UNAM?

Esa zona no se empezó a estudiar en ese momento. Ya se tenían muchos años de estudiar la caracterización del ex vaso del Lago de Texcoco y se conocen otros proyectos anteriores; lo que sí se hizo fue muestrear en los sitios específicos del proyecto; sí se hizo trabajo de campo.

¿La decisión fue más política que técnica?

En este proyecto no abordé la parte política. Sé que hubo un análisis político; se trató por separado el estudio que pudo ser técnico y político. Lo que sí conozco es el estudio que se realizó con poco tiempo, con mucha presión por la falta de tiempo; y en la parte social se tuvieron que privilegiar ciertos factores además, no había suficiente tiempo.

Texcoco y Tizayuca son considerados parte de la zona metropolitana.

¿No sería el mismo problema de congestión urbana en futuro?

Lo que se ganaba en el caso de Tizayuca eran unos años; tal vez unos veinte años antes que la ciudad llegue a esta zona. Por las tendencias de crecimiento sabemos que la ciudad crece hacia el norte, porque existe mayor dinamismo. En cambio, para el poniente y el sur hay limitantes topográficas. En el caso del

oriente se encuentra Texcoco con una situación particular de poblados semirurales y rurales que están en el área de influencia de la ciudad. Texcoco y los pequeños poblados como Chicoloapan y Chiconcuac, que están prácticamente conurbados y presentan una relación muy fuerte con la ciudad.

Se dice que una parte no es zona metropolitana. La discusión surge en eso de los espacios fragmentados, discontinuos, muy complejos en su estructura social, también con características urbanas y rurales. El ejido ya no es como antes, donde la estructura rural era determinante en estas zonas.

En México, y a nivel internacional hay una complejización de estos espacios periurbanos, y es como Texcoco y Tizayuca se ubican en esa franja periurbana. El argumento a favor de Tizayuca era evitar la conurbación excesiva, que en caso de Texcoco era inevitable, por los empleos que se generarían y por la construcción misma del aeropuerto.

En el caso de Tizayuca sería lo mismo, pero el crecimiento sería hacia la ciudad de Pachuca y su zona urbana. ¿Como evitar la conurbación excesiva en los dos casos?, Como se ha hecho en otras parte del mundo, con trenes, con autopistas, pero tarde que temprano se conurbarían las dos opciones; sería algo inevitable.

¿Qué opinión tiene del tema ambiental?

La evaluación de una obra no se puede limitar a un solo criterio. Tiene que considerar el área de influencia. La zona de Texcoco está bastante erosionada. Habría que preguntarse sobre el área de influencia, de qué tamaño es la influencia de un aeropuerto regional. Estamos diciendo que las tierras productivas estarían sujetas a un cambio de uso de suelo. Sería el impacto más importante. Texcoco y sus tierras aledañas tendrían un capital importante desde el punto de vista de valor de suelo urbano, ya que esas necesariamente no son productivas.

Tener una visión de una sola característica no es suficiente. En el caso de Texcoco, los conos de aproximación quedarían en el ex vaso; a menos que se ocupara no sería afectado. En cambio, en Tizayuca, en largo plazo, las trayectorias estarían ocupadas por población. Decidir sobre un aspecto es poco acertado; son tantas las decisiones que se tienen que tomar. En los estudios de la UNAM se confirmaron no menos de 50 variables y todas fueron procesadas en una evaluación jerárquica. Se analizaron todos los factores.

Hubo el argumento que de construirlo en Texcoco significaría cerrar el de la ciudad de México, por las trayectorias. En el caso de Tizayuca, se podría seguir operando este aeropuerto con otras actividades. Si se cerraba el aeropuerto de la Ciudad de México, estaría destinado a ser un centro comercial o habitacional, porque deja mucho dinero, aunque no cultura.

Sería muy loable que se construyeran centros culturales; suponiendo que venciera la lógica del dinero, ¿es una perspectiva para la gran ciudad? En el pasado se construyeron grandes equipamientos, como ciudad universitaria y la

central de abastos, porque era una tónica donde todo era grande. Ahora se le llama megaproyectos urbanos. Tengo mis dudas.

Entrevista realizada al Presidente de Atenco, Pascual Pineda

Entrevista realizada al Presidente Municipal de San Salvador Atenco, C. Ing. Pascual Pineda Sánchez, el 20 de febrero del 2004, en las oficinas del Ayuntamiento del municipio de San Salvador Atenco.²¹⁶

Respecto al punto de vista de la expropiación del proyecto, se puede entender que en el municipio de Atenco, tenemos gente muy arraigada al campo, muchos que fuimos hijos de ejidatarios nos fuimos a formar a las aulas. Me formé en el Politécnico Nacional; tenemos otra perspectiva de las cosas. Los medios de información nos han acercado también a cómo se realizan diferentes proyectos en el planeta; hay lugares donde el ejidatario tiene todas posibilidades de ser parte integral de un proyecto. Se les toma como inversionistas, [esta desinformación crea muchas conjeturas inadecuadas; hace que revivamos la época del Porfiriato donde, a los campesinos se les decía tu tierra no vale porque está llena de chapopote] cuando ésta era petróleo y las empresas sacaban de ahí la riqueza. La gente ya tiene un juicio formado.”

¿No fueron tomados en cuenta, propiedad, y derecho para el desarrollo?

“El polo de desarrollo que se crea por la ubicación geográfica generaría un gran desarrollo, ¡claro! Es inevitable, pero nos enfrentamos a un problema social, que nos invade, al tener este tipo de situaciones. Los problemas de los servicios, generan grandes inconvenientes para una administración. Atenco está creciendo mucho en forma desordenada; se asemeja a una regadera: se tapa un hoyo y sale el otro. Desafortunadamente nos estamos llenando de gente pobre en este lugar, ¿por qué? Si usted tiene pretensiones de adquirir un lote en la cabecera para vivienda de manera regular, lo encontrará con un valor de 400 y 800 pesos metro cuadrado. Pero si se va a las zonas irregulares, comprará el terreno entre 100 y 150 pesos y en abonos. Esas personas pueden pagar un impuesto y tener acceso a servicios.”

Como presidente municipal, ¿le parece mejor la situación sin el proyecto del aeropuerto?

“Desde el punto de vista social, es mejor ¿por qué?, acabamos con una inestabilidad de la ciudadanía; ahora lo más difícil es reintegrar las familias. Hay muchas familias divididas; los papás no estaban de acuerdo con los hijos, la mamá, los primos, el compadre están divididos, por eso ahora sí es mucho mejor..... El próximo domingo se celebra el carnaval, para que la gente se acerque y se salude entre paisanos, amigos, familiares, hay muchos que forman parte de esta festividad que concluye el próximo 24 pero se hace una fiesta en grande. Gente de Ixtapa que venía a la cabecera este año no van a

²¹⁶ Entrevista realizada conjuntamente con el Dr. Armando Cisneros Sosa, profesor de la Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Azcapotzalco.

venir; es la gente que tiene una mentalidad del aeropuerto y fue un gran impacto.... si hay tiempos hay momentos, pero no hay que olvidar las formas; la gente está dispuesta a evolucionar, pero la gente debe ser tratada como lo que es...

“Un ayuntamiento no tiene facultades sobre un terreno federal, o sea un terreno ejidal, que como quien dice lo tiene concesionado, ¿Cómo va a vender un Ayuntamiento terrenos ejidales? Gente con diferente forma de pensar decía que el anterior ayuntamiento ya estaba vendiendo terrenos, ¿cómo va a ser esto?. Por esto y otras razones el anterior ayuntamiento ya no está aquí. No puedo formar un juicio o pensar otra cosa.”

También el presidente municipal de Atenco, mencionó que en dos ocasiones ganó la elección municipal, primero el 9 de marzo del 2003 y luego en elección extraordinaria el 12 de octubre del mismo año; y es partir del uno de diciembre del año 2004 que toma posesión; es decir, tiene en gestión dos meses de realizar sus labores al frente de Atenco.

El Palacio estuvo cerrado por más de dos años, al resguardo del Frente de Pueblos, al ganar una elección legítima; el primer paso era tomar las instalaciones. Un grupo de simpatizantes (más de 800) al abrir las instalaciones sintió una gran emoción; toda la gente estaba participando, todo el frente estaba sucio, lleno de llantas; parecería que en esos dos años el tiempo se paró; eso es lo que sucedió.....Ahora hay más conciencia.

En nuestra investigación pudimos preguntarle al anterior presidente municipal de Atenco, C. Prof. Margarito Yáñez (2000-2003) sobre el asunto del aeropuerto y se refirió a que en el municipio de Atenco, no andan promoviendo aeropuertos. Este asunto no lo promovió el Ayuntamiento, fue un problema de falta de información, “yo no vendo tierras, ni puedo hacerlo por ser presidente de este municipio”.²¹⁷

Entrevista realizada al Subsecretario de Gobierno en la Región Texcoco

Resumen de la entrevista realizada al Subsecretario de Gobierno del Estado de México región VII Texcoco C. Rogelio Alarcón Olivares, el 31 de mayo de 2004, en Texcoco Estado de México.

¿Qué opinión tiene del movimiento de Atenco?

“Yo estaba antes en el PRI y tiene poco que fui nombrado subsecretario de gobierno, como funcionario del Estado de México existe la disposición de tener un buen diálogo en el gobierno del Estado, existen mesas de trabajo, una agenda que ellos plantean y en donde se les da atención a sus planteamientos de lucha, hay seguimiento a esto en el Gobierno del Estado”.

²¹⁷ Entre las distintas pláticas con el Presidente Municipal de Atenco en el año 2003, el C. Profesor Margarito, expresó lo dicho.

“Parte de su lucha puede ser justa, ahora mucha de la opinión que nosotros hemos recogido en la región es una situación que les ha desfavorecido, ¿por qué? pudo haberse dado otra cara a esto, cuando Atenco y sus habitantes encabezan que el nuevo Presidente ingrese, y se restableciera el orden y la tranquilidad y la paz en el municipio, nos dio a entender, que aquellos que tenemos que ver con el gobierno, debemos de conservar aquello que es importante.”

Ese movimiento social que encabezaron en Defensa de los Pueblos, ya vieron que esto era ¡ya basta! Y la gente ahora dice: qué vamos hacer ahora, existe la disponibilidad, ahí está la tierra pero qué vamos a hacer; ahora la lucha que se dio para eso, ahí está, la tierra para sembrar pero también que se eviten los asentamientos irregulares.”

¿Qué significado tiene un aeropuerto en esta región?

“En estos momentos está cancelado el proyecto por el Gobierno Federal. Desde el área de la Secretaría de Gobierno no nos han dicho que van seguir con esto. Hace unos días el secretario de gobierno estuvo en Santa Isabel Ixtapa y Nexquipayac para ver esa zona, lo que fue propuesto en esas tierras donde se instalaría el proyecto del aeropuerto, ahora se van a echar a andar proyectos de riego, por instrucciones del gobernador en Santa Isabel Ixtapa. Se instruyó al secretario de gobierno para echar a caminar unos pozos de agua, utilizar también el agua que sale de la termoeléctrica, es parte de la instrucción que nos han dado.”

Del aeropuerto no nos dado ninguna instrucción, nuestra opinión siempre estaría muy sujeta a lo que nos marcaran, que si la gente ahora dice, ¿qué vamos a hacer...?

¿Considera que puede existir otro Atenco en la región?

“Yo creo que parte del movimiento fue por la falta oportuna de condiciones y segundo la falta de atención. Yo creo que en este caso la creación de la subsecretaría nos lleva a tratar de estar en contacto con la gente y todos los grupos; ahora la situación económica es difícil en toda esta región, en este momento creemos que es difícil pueda existir otro movimiento, el gobierno del estado está atento y permanente, sólo vemos una lucha de intereses de los ejidatarios y de los comuneros: de reconocimiento de la tierra. No vemos otros movimientos en esta región, no creo que pueda existir otro, los problemas son más bien por los asentamientos irregulares, por ejemplo en lo que fue sosa Texcoco. “

No existe al menos en Atenco, no hay más, somos un refuerzo a los gobiernos municipales, aquí son los gobiernos municipales los que deben estar atentos a las demandas ciudadanas.

¿Existe acercamiento con estos grupos, desde el gobierno que tú representas?

“El trabajo que se viene realizando es parte de ello, yo creo que el gobernador planteó la situación del aeropuerto, pero la instancia que decidió que se hiciera o no fue el Gobierno Federal, le correspondía. En este momento existe una atención permanente. Si en este momento se me dice hay que reactivar esto, bueno no es el momento...”

“Ahora el gobierno del estado está construyendo una obra importante, que se llama Circuito Exterior Mexiquense,²¹⁸ es una carretera que viene desde Huehuetoca, a entroncar con el Peñón, para que ya no ingrese tanto vehículo a contaminar la zona metropolitana, la mayor parte de este transporte va a Veracruz, a Tlaxcala. Se construye en la zona federal, pero si se diera una afectación a ejidos, a la propiedad privada, la recomendación del gobernador fue clara: compren la tierra y manéjenla a precio comercial, entonces, si un terreno se pretendía manejar a siete pesos el metro, es un insulto para la gente, si el gobierno del estado ve que el precio de un metro vale 70 o 80 pesos, paga eso. Tenemos casos que en 30 o 40 años no se les ha pagado y llevan juicios con mucho tiempo, este no es el caso, es importante que la gente vea que las obras que se realizan tienen un apoyo en beneficio para la mayoría de la población...”

¿El movimiento de Atenco, de esta región, tiene una diversidad, qué opinas de esto?

“Yo le daría mi opinión, que se incorporen a los trabajos del Gobierno del Estado, y más que nada que se incorporen al municipio y a los trabajos que se realizan, es bandera que les falta a muchos...tenemos mesas de trabajo, de diálogo. Lo que ellos realizan también es importante, en beneficio de su gente, es posible un contacto con ellos, que participen; al final de cuentas todos buscamos el beneficio social...”

²¹⁸ Es de mencionar que esta obra estaba contemplada en el “Proyecto Nuevo Ambiental Texcoco” desde el año 2001, en nuestra investigación se menciona las obras de infraestructura consideradas. Ver el apartado del Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco; requerimientos del proyecto de vialidades: Libramiento norte-sur, tramo Peñón Texcoco-Venta de Carpio-Huehuetoca-Querétaro.

Anexo 3

Metodología de la encuesta relativa al proyecto de construir el aeropuerto en la zona de Texcoco

El sistema federalista que contempla nuestra Constitución no ha podido ejercer las atribuciones y responsabilidades en la forma deseada a los municipios y sus representantes de gobierno. Los municipios como nivel de gobierno tienen funciones básicas: a) la actividad política, b) la actividad administrativa c) la gestión que realiza. El federalismo en nuestro estado ha tratado de organizar el Estado-Nación.

Algunas de las transformaciones que sufren los gobiernos locales son inherentes a los mismos municipios, por su tamaño, nivel relativo de desarrollo económico y social, la cantidad de habitantes y sus características sociodemográficas, el entorno natural, político, cultural y su ubicación geográfica. Otro tipo de obstáculos son de origen externo, probablemente resultantes de la fuerte centralización del poder político y administrativo (Ziccardi y Ramírez, 2003).

En el caso de estudio del aeropuerto, la investigación permitió comprender que este tema presenta distintos referentes; el deseado desarrollo de los municipios y de una región está en función no de una sola obra urbana, tiene que ver con las características sociourbanas, económicas, sociales, educativas, políticas, ambientales y geográficas. Habría que considerar que existen elementos que casi nunca son valorados al construir o planificar una gran infraestructura urbana; entre estos podemos citar los asuntos culturales, los jurídicos, los políticos, los sociales, los administrativos y las distintas formas de participación ciudadana.²¹⁹

²¹⁹ Ziccardi (2003), analiza una serie de perspectivas teórico-metodológicas de la participación ciudadana a partir de la Encuesta Nacional Sobre Desarrollo Institucional, coordinada por la SEDESOL, en el año 2003. En ésta se presenta la diversidad de ideas en torno a la participación ciudadana. Menciona: a) Participación institucionalizada, b) Participación autónoma, c) Participación clientelística, d) Participación incluyente o equitativa. La investigadora considera que la participación institucionalizada, incluyente, autónoma "es la forma que más contribuye al progreso en la democratización de los gobiernos locales. También desde la perspectiva metodológica distingue entre las formas e instrumentos de participación ciudadana: Formas o espacios de participación ciudadana, donde las formas o instrumentos de participación ciudadana sean en función de una realidad local y cumplir una serie de requisitos de información, difusión y objetivos claros. Es decir que en las ciudades medias y grandes, la participación ciudadana no puede ser algo espontáneo o improvisado y que puede funcionar a través de debates públicos o asambleas comunitarias. Por el lado de los instrumentos, estos se pueden agrupar en: a) La consulta pública, los instrumentos de diseño de políticas públicas, b) Instrumentos de diseño, aplicación y seguimiento de las políticas públicas. *En Perfil y Perspectivas de los municipios mexicanos para la construcción de una política social de Estado*, Indesol/ SEDESOL/FLACSO, 2003.

Objetivo de la Encuesta

Con la encuesta relativa al proyecto de construir el aeropuerto en la zona de Texcoco se buscó conocer la opinión de los distintos actores (sociales, estatales, locales, regionales) así como contar con información que consiguiera ser valiosa en el análisis cualitativo de los aspectos más relevantes de un megaproyecto urbano como es la construcción de un aeropuerto en los territorios de Texcoco y Atenco; donde la participación ciudadana se presenta como una experiencia de la acción pública.

Se presentan en general las distintas opiniones de los actores sociales involucrados en el megaproyecto de construir un aeropuerto en los municipios antes mencionados, así mismo su respuesta, la cual se encuentra en dos alternativas: a) a favor, b) en contra. La encuesta comprende entrevistas a grupos académicos, funcionarios municipales, grupos ejidales, pobladores de la región y de los municipios de Texcoco y Atenco. La idea fue conocer de viva voz las razones que tuvieron los habitantes en el asunto del aeropuerto en esta zona considerada parte de la ZMCM.

Objetivos:

- Identificar el perfil educativo, socioeconómico, de los encuestados en la zona de estudio.
- Conocer las razones del porqué están a favor o en contra del aeropuerto.
- Identificar los principales grupos ejidales involucrados en la expropiación.
- Determinar el nivel de participación ciudadana, en el asunto del aeropuerto y su impacto en las tareas de gobierno local.
- Conocer los aspectos más relevantes en relación al desarrollo urbano, ambiental y la problemática municipal y regional

Características de la encuesta

La encuesta relativa a construir el aeropuerto en la zona de Texcoco se levantó en los meses de marzo, abril y mayo del año 2004. El número que consolidó fueron 200 encuestas. La información recabada fue proporcionada por los distintos actores sociales y locales involucrados en el asunto del aeropuerto.

La encuesta buscó ajustarse a los objetivos mencionados, aunque no siempre se logró. Primero se preguntó a los pobladores de la zona y de la región su opinión sobre el proyecto de construir un megaproyecto aeroportuario en esta zona, luego fueron los grupos ejidales involucrados en la expropiación de sus tierras en el proyecto del aeropuerto.²²⁰ Posteriormente se entrevistó a

²²⁰ No se logró aplicar las encuestas a todos los grupos ejidales; sin embargo, sí a diez de los trece grupos ejidales involucrados en el conflicto del año 2001.

funcionarios locales, académicos, de las distintas universidades de la región y de otras universidades como la UNAM, UAM-A y UAM-X

En la encuesta se plantean otras opciones las cuales están diseñadas en conocer características sociodemográficas como: estado civil, sexo, lugar donde realiza su trabajo o donde realiza su actividad, municipio, comunidad, edad, nivel escolar. La principal pregunta fue si están ¿a favor del aeropuerto? ¿O en contra del aeropuerto? Se permitió ampliar sus razones de tal manera que la información enriqueciera el trabajo desarrollado.

Resultados de la encuesta

La encuesta permitió obtener los siguientes resultados que se dividen en dos partes, la primera ofrece resultados generales, la segunda, información de los distintos actores involucrados.

- De las 80 encuestas aplicadas en las distintas comunidades de Texcoco,²²¹ los resultados mostraron que más del 63 por ciento de sus habitantes están en contra de la construcción del aeropuerto. El resto; es decir 37 por ciento están a favor de construir dicho aeropuerto, lo que equivale a 29.6 personas a favor de la construcción del aeródromo.
- Del nivel educativo, 48 por ciento tiene estudios de licenciatura, el 7 por ciento de posgrado, de primaria el 7 por ciento, secundaria el 11 por ciento, de técnica o comercial el 10 por ciento, de preparatoria el 17 por ciento. Llama la atención el nivel educativo de los encuestados, ya que la mayoría reportó un nivel medio y superior.
- Con respecto a sexo, el 61 por ciento fueron hombres, el 39 por ciento fueron mujeres.
- El 45 por ciento fueron jóvenes menores con un rango de 17 a 25 años, de los cuales el 70 por ciento están a favor de construir el aeropuerto en esta zona, pues consideran que sería un beneficio económico y una oportunidad de mayor número de empleos.
- El 53 por ciento son casados, el 39 solteros, divorciados o en unión libre 6 por ciento.

En el caso del municipio de Atenco, la encuesta se aplicó a un total de 40 habitantes de las comunidades de San Salvador Atenco, Santa Rosa, Santa Isabel Ixtapan, Nexquipayac, Acuexcomac. La encuesta permitió conocer los siguientes datos:

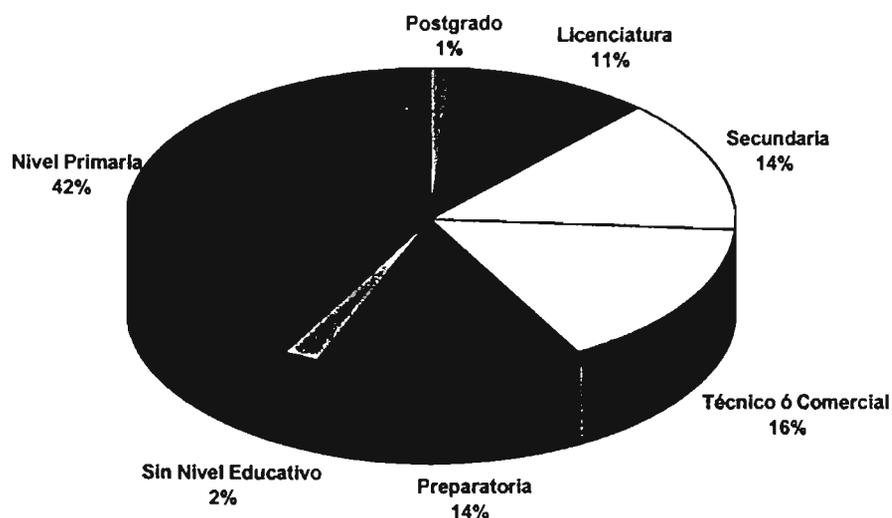
- De las 40 encuestas aplicadas en las distintas comunidades de San Salvador Atenco, más del 73 por ciento de sus habitantes están en contra de la construcción del aeropuerto en la zona. El resto, es decir el 17 por ciento, están a favor de construir dicho aeropuerto.

²²¹ El municipio de Texcoco cuenta con 56 comunidades distribuidas entre pueblos, colonias, barrios y rancherías. Para efecto de la encuesta, se consideró una muestra aleatoria de los pueblos y colonias más grandes y pobladas de Texcoco. El 50 por ciento de las encuestas fue aplicada en la cabecera municipal y el resto en las comunidades más cercanas a los terrenos del ex lago de Texcoco.

- Del nivel educativo, 11 por ciento tiene estudios de licenciatura, el 1 por ciento de posgrado, de primaria el 42 por ciento, secundaria el 14 por ciento, de técnica o comercial el 16 por ciento, de preparatoria el 14 por ciento, sin nivel educativo el 2 por ciento. Llama la atención lo contrastante de la siguiente gráfica, donde se observa que el nivel escolar promedio de los encuestados en Atenco es de primaria.

GRÁFICA 20

GRADO DE ESTUDIOS DE LAS ENCUESTAS APLICADAS EN ATENCO



- Con respecto al género, el 74 por ciento fueron hombres, el 26 por ciento fueron mujeres.
- El 35 por ciento fueron jóvenes entre los 17 a 25 años, de los cuales el 56 por ciento están en contra de construir el aeropuerto en esta zona, pues consideran que sería más un perjuicio, traería consigo problemas sociales más graves como robo y delincuencia. El 44 por ciento consideró que, por el contrario, existirían mayores beneficios económicos. También se encontró que a mayor nivel educativo de los jóvenes, existe mayor aceptación al proyecto del aeropuerto en la zona, pues se estima que el empleo y el tipo de desarrollo sería un beneficio a la comunidad.
- El 61 por ciento son casados, el 32 por ciento son solteros, divorciados o unión libre 7 por ciento.

Resultado de la encuesta a ejidatarios

De los grupos ejidales de Texcoco y Atenco, se consideró un total de 40, mismas que se aplicó a ejidatarios de Tocuila, San Felipe, La Magdalena Rivapalacio, Col. Nezahualcoyótl (Texcoco). En San Salvador Atenco, se encuestó a grupos ejidales de Santa Rosa, Santa Isabel Ixtapan, Nexquipayac, Acuexcomac y San Salvador Atenco.

- El 77 por ciento se manifestó de manera contraria a la construcción del aeropuerto. El 23 por ciento consideró que generaría mayores empleos y desarrollo económico; el precio de sus predios subiría de valor.
- El 68 por ciento consideró que el aeropuerto no necesariamente traería consigo mayores beneficios económicos, por el contrario sería una zona más contaminada, con mayor delincuencia y robos. El resto consideró que el campo ya no serviría para lo que fue creado, además existiría mayor carencia de agua, entre los argumentos más difundidos.
- Más del 90 por ciento consideró que el precio de la tierra es injusto por lo cual el gobierno actuó de manera incorrecta al no entender sus necesidades económicas de los dueños originales de la tierra. El 10 por ciento considera que se puede negociar un precio justo y ciertos beneficios a la comunidad.
- El nivel educativo promedio de los grupos ejidales es de primaria completa. Es difícil precisar si a mayor nivel educativo mayor aceptación al proyecto del aeropuerto, en todo caso parecería que entre los grupos ejidales existe la percepción de que este tipo de proyectos no es lo mejor en su comunidad.
- El 73 por ciento manifestó estar casado; el 20 por ciento se encuentra en unión libre y sólo el 7 por ciento son solteros.
- El promedio de edad de los grupos ejidales tiene un rango de 34 a 40 años.
- Más del 96 por ciento los dueños de las parcelas son del sexo masculino.

Resultado de la encuesta a académicos

La encuesta comprendió a profesores-investigadores que efectúan su labor en la región, tal es el caso de Chapingo, Colegio de Posgraduados, Universidad Autónoma del Valle de México y UAEM. También se realizó la encuesta en la UNAM (CU), UAM-A y UAM-X; es de mencionar que algunos académicos de estas instituciones conocieron y participaron en los estudios que realizaron tanto a favor como en contra de citado proyecto.²²²

En este punto la participación fue de lo más relevantes, las razones o argumentos fueron de lo más completos y reflexivos, la gran mayoría mostró una disposición a expresar su opinión sobre el tema. Así mismo, expresó sus

²²² Se aplicó un total de 26 encuestas distribuidas en 70 por ciento en las instituciones de la región Texcoco, y el 30 por ciento restante en las instituciones del Distrito Federal.

inquietudes y opiniones de manera amplia. Llama la atención que más del 40 por ciento de este grupo presentaron argumentos a favor pero también en contra; es decir, su opinión se dividió a favor pero también en contra del citado proyecto. Es difícil saber por qué el argumento se presenta de esta manera, tal vez se reconoce la importancia de un megaproyecto de esta naturaleza y a su vez las dificultades urbanas, ambientales, sociales, económicas y políticas que engloban este tipo de proyectos urbanos.

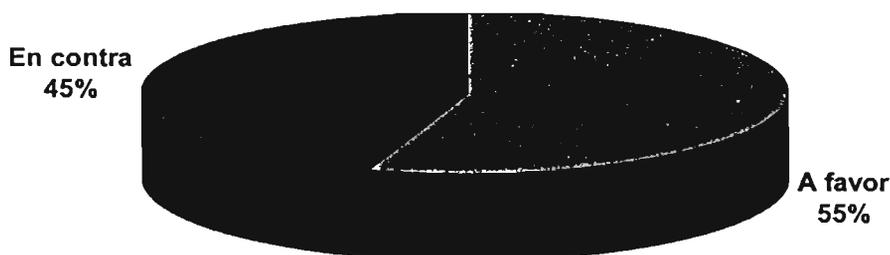
- El 55 por ciento del grupo académico manifestó en la encuesta estaría a favor de dicho proyecto, entre las razones destacó la necesidad de que el país se encuentre inserto en una economía mundial donde los aeropuertos, los puertos marinos, y las carreteras son indispensables en el contexto de una economía de mercado y de la modernidad que experimenta el país. También se mencionó que el aeropuerto daría un nuevo impulso económico a la región, donde habrían mayores oportunidades de empleo y nuevas alternativas para esta zona.
- Otros consideran que aumentaría el valor de las tierras, existiría una nueva plusvalía de la pequeña propiedad, y mayor derrama económica en la zona. Igualmente, se consideró que el actual aeropuerto podría ser reciclable o reutilizable en otras tareas; tal es el caso de crear un área verde de las más grandes de la ciudad, se utilizaría como un espacio para las universidades, y para establecer centros comerciales, entre otras razones expresadas.
- Las opiniones contrarias formuladas por el grupo académico se centraron en los siguientes argumentos: sería una mayor contaminación ambiental, generación de mayor basura, mayor ruido, falta de agua, muerte de fauna silvestre, con deterioro de las condiciones ambientales de la zona. También los académicos dijeron que se trata de un proyecto ajeno a la ecología de la zona; se generaría una sobrepoblación de personas en la zona, y la infraestructura y servicios serían insuficientes. Otros piensan que Texcoco está en la ZMCM y el aeropuerto debe estar fuera de esta zona. Los aviones producen ruido y no permiten trabajar en instituciones educativas. Mayor delincuencia sería producto de la conurbación. Estaría muy cerca el aeropuerto y se complicaría la zona conurbada. No es el lugar adecuado, en términos de estrategia de ordenamiento del territorio. El proyecto no consideró a los dueños de la tierra, quienes poseen una visión distinta a los empresarios y no es cuestión sólo de pesos y centavos, cambiaría la vocación ancestral de la región. Es asunto de los “colonizadores” sobre el mundo de vida de los atenguenses.

Las anteriores razones resumen las opiniones expresadas por los académicos encuestados, indica el interés en el tema y lo cuestionable y polémico que resultó el proyecto de construir el aeropuerto en la zona de Texcoco. Las razones son distintas, pero llama la atención que la mayoría considera que este asunto rebasa la idea tradicional en la construcción de una obra. En todo caso su dimensión es múltiple pues se trata de temas ambientales, sociales,

urbanos, jurídicos, políticos; y donde los actores involucrados son locales, sociales, privados, gubernamentales entre los que más resaltan.

GRÁFICA 21

ACADÉMICOS A FAVOR Y EN CONTRA DEL AEROPUERTO



Resultado de la encuesta a funcionarios

En este punto se encuestó a funcionarios del H. Ayuntamiento de Texcoco y de Atenco.²²³

La encuesta permitió conocer que en los ayuntamientos de Texcoco y Atenco existe similitud en la opinión expresada en cuanto al no estar a favor de la construcción del aeropuerto en la zona. No así en los datos socioeconómicos y educativos; en donde el gobierno de Texcoco presenta un perfil profesional y de experiencia en las tareas de gestión de gobierno.

- Más del 80 por ciento de los encuestados consideró que el asunto del aeropuerto traería consigo más problemas sociales, mayor delincuencia, deficiencia en los servicios, crecimiento desordenado, no contribuiría al

²²³ En el caso de funcionarios del H. Ayuntamiento de Texcoco se aplicó la encuesta a la administración del periodo 2003-2005, a cuatro regidores. En el caso de Atenco, se aplicó la encuesta a empleados de confianza de la administración que concluyó en el periodo 2000-2003. En caso del Gobierno Estatal, sólo se pudo encuestar a empleados de confianza (jefes de departamento o de oficina). El total de las encuestas aplicadas fue de once.

desarrollo de la zona. Estos fueron algunos de los mayores argumentos que se expresaron en la encuesta.

- El asunto ambiental y ecológico sería más delicado y se perdería un espacio muy importante del Valle de México. Se considera de gran impacto ambiental para la zona, pero no se expresan razones sólidas o argumentos sostenibles, toda vez que por ejemplo se confunde la actividad comercial de un aeropuerto con el ruido o emisiones contaminantes que producen los aviones. El sentir está en función más del discurso sociopolítico que razones sostenibles.
- Un 19 por ciento está a favor del aeropuerto y dentro de las razones que se exponen son: aumento de empleos, mayores medios de comunicación, mejor infraestructura, aumentó de plusvalía del lugar; en general, mayor desarrollo económico.
- El nivel escolar promedio de los encuestados en Atenco es de primaria y en el caso del municipio de Texcoco, es de los primeros años de educación superior.
- El 85 por ciento de los funcionarios son de sexo masculino y su edad promedio es de 34 años. Su estado civil es casado en un 82 por ciento, 12 por ciento en unión libre o similar.

Lo anterior es un resumen de los resultados obtenidos, la heterogeneidad municipal, además de los obstáculos en la obtención de la información, fueron una constante. El expresar una opinión permite mayor responsabilidad y permite conocer las carencias y limitaciones que se pueden tener en los gobiernos locales, revela también el grado de dificultad que tienen los poseedores de la tierra en relación al conocimiento e información de los proyectos urbanos y de los procesos de demanda ciudadana. También una demanda sentida que expresa una descentralización política. Asimismo observa una falta de cooperación entre los gobiernos locales y estatales en el asunto de la tierra y el argumento de una obra pública, la cual casi siempre es mediatizada por el interés económico y político.

No contamos con información más precisa del Gobierno Federal sobre las circunstancias en que se operan los grandes megaproyectos urbanos, y la participación de los niveles de gobierno. Falta profundizar sobre los motivos por los que se decidió realizar un proyecto de esta trascendencia, y la cooperación que pudo haber existido. También sería bueno identificar las experiencias y los escenarios que permiten o inhiben la implementación de grandes proyectos sociourbanos, donde los distintos actores no son ajenos; la respuesta no es simple, ni se puede reducir a un proyecto arquitectónico, de uso de suelo, o de precio por la tierra.

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

1. Arzaluz Solano, Ma. Del Socorro, 2001, *Participación Ciudadana en la Gestión Urbana de Ecatepec, Tlalnepantla y Nezahualcoyótl*, Premio del Instituto de Administración Pública del Estado de México. pp. 21-26 y 73-76
2. Azuela Antonio, 1993, "En torno al Cambio Institucional, tres reformas jurídicas y su impacto en la gestión" en *Gestión Urbana y Cambio Institucional*. UAM/A, UNAM/IIS, IFAL., México, pp. 202
3. Alcayaga, Cristina, 2002, *Atenco, el Peso del Poder y el Contrapeso de la Resistencia Civil*, editorial Miguel Ángel Porrúa, pp. 11-14 y 42-45
4. Altsluler, Alan, 2002, *Mega-Projects: The Changing Politics of Urban Public Investment / Co Publish by Broking Institution Press and Lincoln Institute of Land Policy/USA*.
5. Bahena Álvarez, Fernando, 2003, "Participación y abstencionismo en el Estado de México: elementos para su estudio"; en *Comportamiento Político y Tendencias Electorales*. IEEM/UAEM, UIA. pp. 34-37
6. Barreré Martine, 1992, *La tierra Patrimonio Común*, Barcelona, Piados, 1992. pp. 72-73.
7. Bassols Batalla, Ángel, 1975, *Geografía, Subsuelo y Regionalización*, 2ª edición, Nuestro Tiempo, México. 1975. pp. 147,166 y 152-154.
8. Brugué y Goma (coord), 1998, *Gobiernos Locales y Políticas Públicas, Bienestar social, promoción económica y territorio*, Alianza Editorial, Madrid, 1998. pp. 18-23.
9. Cabrero Mendoza, Enrique "La Nueva Gestión Municipal en México"; *Análisis de las experiencias innovadoras en gobiernos locales*. CIDE/ANGEL PORRUA, pp. 31.
10. Calva José Luis, 1996, *Desarrollo Regional y Urbano, Tendencias y Alternativas*, tomo I. Juan Pablo Editores/UNAM/UAG, México, pp. 11 y 13
11. Calva José Luis y Berta Palomo, 1996, *Sustentabilidad y Desarrollo Ambiental*, Juan Pablo Editores, 2 tomo, pp. 34.
12. Camarena Luhrs, Margarita, 1990, "Homogenización del espacio aéreo", en *Revista Mexicana de Sociología* 3/90. México, pp. 35-36
13. Carabias Julia y Enrique Provencio, 1992, "El desarrollo sustentable: ¿alternativa para América Latina?" El enfoque del desarrollo sustentable, una nota introductoria, en *Problemas del desarrollo*. México. IIEC/UNAM, OCT-NOV, No 91, Vol. XXIII.
14. Carbonell Miguel, 1994, *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Leyes y Códigos de México*. Editorial Porrúa.
15. Carrizosa Umaña, Julio, 2001, "¿Qué es el Ambientalismo?", *Pensamiento Ambiental Latinoamericano 1; Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente*. Colombia, pp. 14.
16. Castells Manuel y Borja Jordi, 1999, *Global y Local, la gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus, cap 1. pp. 54 y 63.
17. Castells, Manuel, 1999, *La era de la información*, Alianza, tomo II, capítulo 5. pp. 32 y 42.

18. Ciriaco de J. Antonio C y et. al, 1996, "Evaluación Económica de un Proyecto de Recuperación de un Ecosistema: Caso Lago de Texcoco" en *Revista Agrociencia*, Vol. 30, núm. 1, México.
19. Cisneros Sosa, Armando. *Crítica de los movimientos sociales, debate sobre la modernidad, la democracia y la igualdad social*, UAM-Miguel Ángel Porrúa, 2002, México, pp. 11-12 y 102-103
20. Cruz Rodríguez Ma. Soledad, 2001, *Propiedad, Poblamiento y Periferia Rural en la ZMCM*, RNIU/UAM-A, México, pp. 247-248.
21. Cruz Rodríguez Soledad y Alejandra Moreno, 2001, "Áreas rurales, recursos naturales y ordenamiento urbano". *Revista Ciudades* No 54. México. Pág. 21 y 22.
22. De Bauer L.I, "Uso de plantas indicadoras en aeropolutos en la Ciudad de México" *Revista Agrociencia*. 9 ,1972 Pág. 139.
23. Donald G. Kaufman y Cecilia M. Franz, 1993, *Biosphere 2000: Protecting our Global Environment*, Nueva York, Harper Collins College Publishers, pp. 289-290.
24. Donald G. Kaufman, 1997, En El agua como factor económico ambiental, *Revista Economía, Sociedad y Territorio*, Vol. I núm. 2, 1997. México pp. 45-46
25. Dockendorff V, 1994, "Metropolización y gestión urbana", en *Gestión Metropolitana y Política*, UAM-A, pp. 32- 33.
26. Ecurra, Ezequiel, *De las chinampas a la megalópolis. El Medio ambiente en la cuenca de México*, México, FCE, 199, p 35.
27. Garza Gustavo, 1985, *El proceso de metropolización en la Ciudad de México, 1821-1970*, El Colegio de México, México, pp. 45
28. Garza Gustavo, 1998, *Gestión Municipal en el área metropolitana en Monterrey, 1989-1994*. Miguel Ángel Porrúa, IISUNAM, México. Cap. 8.
29. Giddens y et al, 2001, *Las Consecuencias Perversas de la Modernidad, modernidad, contingencia y riesgo*" Edit. Anthropos, 2001, México. Pág.33-34 y 45-47.
30. Guillén, Tonatiuh, 1996a, *Gobiernos municipales en México: entre la descentralización y la tradición política*.COLF-Miguel A Porrúa, México. pp17 y 35.
31. Guillén, Tonatiuh, 2001b, "La Reforma Municipal en los Estados, escenarios para un balance", *Red de Investigadores en Gobiernos Locales*, memoria del 2º congreso, México, pp. 32-34 y 36.
32. Guillén, Tonatiuh y Ziccardi Alicia, 2004, *Innovación y Continuidad del Municipio Mexicano, Análisis de la reforma municipal de 13 estados de la república*. IIS/UNAM, Miguel Ángel Porrúa, pp. 10-13 y 228-229.
33. Habermas Jurgen, 1994a, *Ensayos políticos*, Ediciones Península. España,
34. Habermas Jurgen, 2001b, *Teoría de la acción comunicativa II*, Editorial Tauros, México, pp. 453.
35. Henri Acselard, 1999, "Sustentabilidad y Ciudad", *Revista Eure*, Sociología V25, No 74. Reseña institucional.
36. Hiernaux Nicolás, Daniel y Francois Tomas, 1994, *Cambios Económicos y Periferia de las grandes ciudades, el caso de México*, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco. México, pp. 27 y 45.

37. Hiernaux Nicolás, Daniel, 1991a *En la búsqueda de un Nuevo Paradigma Regional*, en Nuevas tendencias en el Análisis Regional. UAM-Xochimilco, 1ª Edición, México. pp. 29 y 41.
38. Hiernaux, Nicolás, 1997b, *Espacio-Temporalidad y Regiones*. Ciudades 34, RNIU, Puebla, México, pp. 33 y 45.
39. Heredia Iturbide, Francisco, 1990, "La jerarquización de los espacios para la reestructuración del transporte aéreo en México" en *Revista Mexicana de Sociología*, núm. 3/90, México, pp. 86-87.
40. Iracheta Cenocorta, Alfonso X, 2001, "Hacia una planeación de la Zona Metropolitana del Valle México en el contexto de la globalización", en *Planeación y Gestión Urbana y metropolitana en México: una revisión a la luz de la globalización*. Colegio Mexiquense y Colegio de la Frontera Norte, pp. 137 y 154.
41. The Institute for Research on Environment and Economy "Ecological Economics" *Emergence of a New Development Paradigm*. Ottawa, Canada, 1993. pp. 67
42. Juárez D. Oscar, 2002, *Política y Gobernabilidad en el Estado de México*. Revista Contra línea. México. pp. 138-139.
43. Lahera R. Virginia, 2002, "Gestión Sustentable del Agua", en *Revista Ciudades RNIU*. Puebla, México, México. pp. 43-44.
44. Landa Rosalva y et al, 1997, "Deterioro ambiental, una propuesta conceptual para zonas rurales de México. *Revista Economía, Sociedad y Territorio*, Vol. 1, núm. 2, Colegio Mexiquense A. C. México, pp. 209, 217 y 238.
45. Leff, Enrique. Comp, 1994 *Ciencias Sociales y Formación Ambiental*, Gedisa, UNAM. México. pp. 17, 19,21 y 37.
46. Lezama José Luis, 1997, "La construcción gubernamental de la contaminación ambiental: la política del aire en la Ciudad de México, 1979-1996." *Revista Economía, Sociedad y Territorio* Vol. 1, núm. 2, 1997. Colegio Mexiquense A. C. pp. 317-318.
47. Martínez José Luis, 1982, "Nezahuacoyótl", *vida y obra*. Biblioteca Enciclopedia del Estado de México.
48. Massolo Alejandra, 1993, "¿A quien le importa la descentralización y la reforma municipal?" en *Gestión Urbana y Cambio Institucional*. UAM/A, UNAM/IIS, IFAL. México. pp. 120.
49. Maiwaring Scout y Viola Eduardo, 1985, "Los movimientos sociales en las culturas políticas y la democracia....", en *Revista Mexicana de Sociología*, Año 1985/4.
50. Medina Uribe, Hortensia, 1993, "Definición de áreas metropolitanas", *Revista Ciudades* num. 18 , Red Nacional de Investigación Urbana, pp. 21-22.
51. Mújica Alvarez, Violeta, 1994, "La Ciudad más Transparente", en *Gestión Metropolitana y Política*, UAM-A, pp. 293.
52. Moctezuma Barragán Pedro, 1994, *Democracia y participación social en al Ciudad de México*, UAM-A, 1994. pp. 446-447.

53. Moreno Sánchez, Enrique, 2001, *Elementos Socioeconómicos y Ambientales Básicos...* Tesis de Maestría en Sociología. F.C.P y S. UNAM. México.
54. Navarro Hermilio y et. al.1999, *Desarrollo Regional y Transformación de la Agricultura Peri-Urbana*, Colegio de Posgraduados. Texcoco, México.
55. Olivera Guillermo, 2002, "La gestión del suelo para el desarrollo urbano en México" *Revista Mexicana de Sociología*, IIS/UNAM, núm. 4, México, pp. 169-174.
56. Pichardo Luna y et. al, 1992, "Dinámica Urbana de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México". *En la zona Metropolitana de la Ciudad de México, Población, actual y perspectivas demográficas y urbanas*. CONAPO, México, pp. 36-37.
57. Provencio, D. Enrique, 1997a, "Desarrollo Sustentable de las Ciudades", en *Revista Ciudades*, No 34, RNIU, Puebla, México, pp. 48,51 y 53.
58. Provencio, D. Enrique, 199b, "Foro Sustentabilidad e Integración de Políticas" SEMARNAT, Ciudad de México. pp. 26-27.
59. Pulido Acuña Rodolfo, 1998, *Monografía de Texcoco*. Gobierno del Estado de México/ Instituto de Cultura Mexiquense, pp. 12-14 y 23-25.
60. Reborá Togno, Alberto, 2000, *¿Hacia un Nuevo Paradigma de Planeación de los Asentamientos Humanos?.....*UNAM, Ciudad de México, Colegio Mexiquense. pp. 11-14 y 21-27.
61. Sagar V Krupa, 1999, *Polución, Población y Plantas*, Colegio de Postgraduados, México. pp. 48-49.
62. Sánchez Colín Mario y Jorge Jiménez C, 1980, "Semblanza del Estado de México", en la obra de *Ignacio Manuel Altamirano*, Biblioteca, enciclopedia del Estado de México, México.
63. Sánchez Luna, Gabriela, 1995, "Ley General de asentamientos Humanos", en *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, UNAM/Instituto de Investigaciones Sociales, No 83, pp. 855-961.
64. Secretaria de Desarrollo Social, Gobierno del Distrito Federal y Gobierno del Estado de México, 1999, *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*. México, pp. 61-62 y 87-90, 95-100.
65. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2000 "Lago de Texcoco", Problemática en el Lago, consulta en Internet. www.semarnap.gob.mx/regiones/texcoco/problemática.
66. SEMARNAP, D.D.F. 1996, *Programa para mejorar la calidad del aire en el Valle de México. 1995-2000*", Semarnap. México. pp. 118-121 y 127.
67. Torán, Francisco, 1974, *El Despertar de las águilas*, edición ASPA, México, DF pp. 19 y 49.
68. Tocqueville, Alexis, 1978, *La Democracia en América*, Editorial Fondo de Cultura Económica, México 10-12 y 14-21.
69. Touraine, Alain, 1995, *Producción de la Sociedad*, IIS/UAM, Instituto Francés de América Latina, Embajada de Francia en México, México, 255 y 257-259.
70. The Institute for Research on Environment and Economy, 1993, "Ecological Economics", *Emergence of a new paradigm*, University of Ottawa, Canada, pp. 67.

71. Unikel, L. C Ruiz y Garza, 1996, *El desarrollo Urbano de la Ciudad de México. Diagnóstico e implicaciones Futuras*. El Colegio de México.
72. Urquidi L. Víctor, 1997, "El Agua como factor económico en la política ambiental", en *Revista Economía, Sociedad y Territorio*. Vol. I núm. 2, México. pp. 286-287.
73. Vega J. Ana Lourdes de la C, 1999, "Los retos que enfrentan los gobiernos locales del oriente de la zona Metropolitana de la Ciudad de México al final del siglo XX". En *Políticas Públicas para el siglo XXI, Revista Iztapalapa No 46*. UAM-I. México.
74. Velásquez García, Mario Alberto, 2004, "Los nuevos movimientos sociales en el sexenio de Vicente Fox," *Revista Región y Sociedad*, No 29, enero-abril, Editorial, Colegio de Sonora, México, pp. 56.
75. Zaldivar Martínez, Pablo, 1988, "Expansión Urbana e Integración Agrícola en el Uso del Suelo..." *Tesis de Maestría en Desarrollo Rural*. Colegio de Posgraduados. México.
76. Weber, Max, 1981, *Economía y Sociedad*", Fondo de Cultura Económica, México, pp. 37-41.
77. Ziccardi, Alicia, 1988a, *Planes y grandes obras de la Ciudad de México*, Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, México. pp. 35-35
78. Ziccardi, Alicia, (Coord) 1995b, "Governance and gobernability": *Once or two concepts?* Wilson and Cramer, Lyndon Johnson School of Public Affairs, The University of Texas at Austin, EEUU.
79. Ziccardi, Alicia (Coord.)1996c, "*La tarea de gobernar*", Miguel Porrúa, IIESUNAM. Cáp. I México.
80. Ziccardi, Alicia, 2000d, "Municipio y Región" *Agenda de la Reforma municipal de México*. Cuadernos de debate IIES/UNAM. México, pp. 18-19.
81. Ziccardi, Alicia, 2003e, "El Federalismo y las Regiones", en *Gestión Local y Regional*, edición CIDE, VOL XII, NÚM 2, México, pp. 11 y 23.
82. Ziccardi, Alicia 2003e, La demora de la democracia local, el difícil tránsito de vecinos a ciudadanos, en *Revista Iberoamérica No 11*, Berlin, Alemania.
83. Ziccardi, Alicia y Guillen Tonatiuh, 2004f, *Innovación y Continuidad del Municipio Mexicano Análisis de la Reforma Municipal de 13 Estados de la República*, IIES/UNAM, Miguel Ángel Porrúa, México, pp. 7, 225, 239 y 240.

FUENTES DE INFORMACIÓN

84. Gobierno del Estado de México, 2000, *Código Financiero del Estado de México y Municipios*. México.
85. Gobierno del Estado de México, 2000, *Ley Orgánica del Estado de México*, México.
86. Gobierno del Estado de México, 2000, *Diagnóstico del Suelo en el Estado de México*. Edomex.
87. Gobierno del Estado de México, 2003, *Plan Estatal de Desarrollo Urbano del Estado de México*. Edomex,

88. Gobierno del Estado de México, 2000, *Población en el Estado de México*. Edomex. COESPO.
89. Gobierno del Estado de México, 2001, *Plan de Desarrollo Urbano del Estado de México*.
90. Gobierno del Estado de México/Instituto Mexiquense de Cultura, 2001 monografía municipal de Atenco.
91. Gobierno del Estado de México/Secretaría de Desarrollo Social, 2003, índice de Vulnerabilidad Social, Nivel de Agregación: Área Geoestadística Básica.
92. H. Ayuntamiento de Texcoco, 2001, *Gacetas Municipales* de los meses de octubre, noviembre y diciembre del año 2000.
93. Estado de México, 1999, *Constitución Política del Estado libre y Soberano de México*.
94. Estados Unidos Mexicanos, 1988 y 2004, "*Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*", Editorial Porrúa, México.
95. Diagnóstico Ecológico del Estado de México, 2000, *Características Físicas y Recursos Naturales*, Secretaría de Ecología.
96. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, 1990 y 2000, *Censos de Población y Vivienda, México*.
97. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, 1990 y 2000 *Estadística Básica del Edomex*.
98. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática/ Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 1999, *Indicadores de Desarrollo Sustentable*, INEGI/SEMARNAP/INE. México, pp. 12-16.
99. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática/Sector Agropecuario, 1994, *Principales características y comunidades agrarias y unidades de producción*. Resultados definitivos". INEGI, México.
100. DDF/EDOMEX/SEDESOL. *Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México*. 1999.

HEMEROGRAFÍA

- 1.- Revista *Proceso* Números, del 1278 al 1302 del año 2001, 1342 de julio y 1344 del 2002.
- 2.- Periódico *La Jornada* del 16 de febrero y 22 de mayo del 2001; 27 de julio del 2002
- 3.- *Diario Oficial de la Federación* del 22 de octubre del 2001, primera y segunda sección
- 4.- Revista Semanal, *Día Siete*, No 176. México, 2003. Pág. 4
- 5.- Periódico *Reforma*, del 6 al 12 de febrero y 10 de junio del 2001, 4 de agosto de 2002; 20 de mayo, 13 de octubre, 2 de diciembre del 2003
- 6.- *El Universal*, 12 de julio del 2002; sección cultural, "Que la historia es cíclica y un mito atractivo, por Enrique Krauze", 16 de noviembre del 2003, México. Pág. F3.

- 7.- García R. Simón. Aviación 2004: Resistencia y paciencia, Periódico *EL Universal*, Columna invitada. Pág. J12, enero 11 de 2004
- 8.- Pradilla, Emilio, 2003 "Los Megaproyectos urbanos", en la Jornada en Internet.
- 9.- Diario *New York Times*, 13 de noviembre del 2003
- 9.- Periódico *Milenio*, "Harán mejor oferta a los ejidatarios" 15 de marzo del 2002. Pág. 18
- 10.- Reseña del PNUM, Nairobi, Kenia, 1992.P. 12
- 11.- Zaid Gabriel, 2003, "Agua y Bosques", Periódico *Reforma*, 26/1/2003. Pág. 18 A
- 12.- Periódico *Reforma* 22 de agosto y 13 de septiembre; 20 de diciembre del 2004.
13. Periódico *La Jornada* 12 de marzo y 17 marzo del 2005.

FUENTES DEL CASO DEL AEROPUERTO

- Conferencia del Director General de ASA, Arq. Ernesto Velasco León "Sistema aeroportuario del Valle de México", celebrado en el marco del EXPO-CIHAC, 17 de octubre del 2003.
- Entrevista realizada el 10 de noviembre de 2003, al Capitán Piloto Aviador, Alfredo Infante A, de Aerolíneas Mexicanas.
- Dirección de aeronáutica civil, "*La aviación mexicana en cifras*," 1975-1986, México, SCT. 1998.
- Informe Ejecutivo de ASA 2003, "*Proyecto para atender la Demanda de Servicios Aeroportuarios del centro del País*"; ampliación del AICM, boletín de prensa AICM-BP/020/03.
- CD en audio y video "Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México", ASA/SCT, noviembre del 2001.
- Informe Ejecutivo del PUMA y SEMARNAT, referente al *Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco*, 2001.
- Gobierno del Estado de México, Proyecto Ambiental Nuevo Texcoco, en Revista Proceso, 1278, del 2001.
- Resumen Ejecutivo "Evaluación ambiental comparativa de dos sitios considerados en la ubicación del Nuevo aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAICM)", UNAM, 2001.
- Diario Oficial de la Federación; del 22 de octubre del 2001.
- Cronología del conflicto de San Salvador Atenco, a partir de diversas notas publicadas en Internet. www.argentina.indymedia.org
- Cronología de San Salvador Atenco, elaborada por Televisión Azteca y sus noticiarios, *Hechos*, edición vespertina y nocturna del mes de octubre del 2001 a diciembre del 2002.
- Asesoramiento e información proporcionada por el Consultor Simón García, en los temas de la Controladora de Aeromexico y Mexicana (CINTRA), Grupos de aeropuertos en México.

- Informe de la SEMARNAT, acerca de la posible ubicación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, enero 2002.
- Airports Council International, World Wide Airport Traffic Statistics, July 2004.
- Felipe Ochoa y Asociados, 1999, *Opciones para incrementar la Capacidad aeroportuaria de la Ciudad de México*, ASA/SCT.
- MITRE, 2001 Estudio de Factibilidad técnica, Centro para el Desarrollo de Sistema Avanzado de Aviación, Mclena, Virginia, EUA.
- Estadísticas del movimiento del Sistema Aeroportuario Mexicano, ASA, Cifras Totales, 2003 www.asa.gob.mx,
- El aeropuerto de Honk Kong, Discovery Channel, 2003.

FUENTES DE LOS MUNICIPIOS DE TEXCOCO Y ATENCO

1. Diagnósticos elaborados por INSTRUCT/ TRENТ University, Información del Río Texcoco. México, 2000.
2. H. Ayuntamiento de Texcoco Plan Municipal de Desarrollo Urbano, 2003.
3. H. Ayuntamiento de Atenco. *Plan Municipal de Desarrollo Urbano*. 2003.
4. H. Ayuntamiento de Texcoco. *Plan de Desarrollo Urbano Municipal*.
5. H. Ayuntamiento de Texcoco, 2000-2003, *Informe de labores*.
6. H. Ayuntamiento de Atenco, 2000-2003, *Informe de labores*
7. Plan de Ordenación Ecológica del Municipio de Texcoco, 2004.
8. Monografía Municipal de Atenco; Instituto Mexiquense de Cultura Gobierno del Estado de México. 1999.
9. Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Atenco, 2003.
10. Bando Municipal de Texcoco y 2000-2003 y 2003-2006.
11. Bando Municipal de Atenco y 2000-2003.
12. Secretaría de Desarrollo Social. "Diagnóstico Social del Municipio de Atenco" SEDESOL, agosto del 2002.
13. Informe de Gobierno del H. Ayuntamiento de Atenco, 2002, 2003.
14. Diario Oficial de la Federación, 1 de Marzo de 1999 y 22 de octubre de 2001.
15. Gacetas Municipales del H. Ayuntamiento de Texcoco de octubre de 2001 a marzo de 2003.

ENTREVISTAS

- Entrevista realizada a miembros del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, San Salvador Atenco, 20 de febrero del 2004.
- Entrevista grabada con audio y video al Presidente Municipal de San Salvador Atenco, Ing. Pascual Pineda. 20 de febrero de 2004.
- Entrevista realizada al M.C. David Pájaro Huertas, Líder del Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra, 25 de marzo del 2004. Colegio de Posgraduados.
- Entrevista al Subsecretario de Gobierno del Estado de México, Rogelio Alarcón, 31 de mayo de 2004. Texcoco de Mora.
- Entrevista realizada al Maestro Roberto Eibenschutz, ex asesor del Proyecto Tizayuca, 17 de marzo del 2004. UAM-X
- Plática sostenida con el Maestro Antonio Azuela, 17 de marzo del 2004. IIS/UNAM.
- Entrevista realizada con el Dr. Javier Delgado, el 29 de marzo del 2005.

PÁGINAS WEB CONSULTADAS Y UTILIZADAS

www.texcoco.gob.mx
www.edomex.gob.mx
www.semarnat.gob.mx
www.asa.gob.mx
www.argentina.indymedia.org
www.Google.com
www.medios.uan.edu
www.securities.com
www.unam.mx

SIGLAS UTILIZADAS

AMCM	Área Metropolitana de la Ciudad de México
ASA	Aeropuertos y Servicios Auxiliares
AICM	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
COESPO	Comisión Estatal de Población
CAM	Comisión Ambiental Metropolitana
CNA	Comisión Nacional de Agua
CORETT	Comisión de Regularización de la Tenencia de la Tierra
CINTRA	Controladora de Aeroméxico y Mexicana
CFC	Comisión Federal de Competencia
CIMMYT	Centro Internacional de Mejoramiento del Maíz y Trigo
CP	Colegio de Posgraduados
CELT	Comisión de Estudios del Lago de Texcoco
DDF	Departamento del Distrito Federal
CABIN	Comisión de Avalúos de Bienes Nacionales

EDOMEX	Estado de México
FOBAPROA	Fondo Nacional de Protección al Ahorro
FPDT	Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra
UACH	Universidad Autónoma Chapingo
INIFAP	Instituto Nacional de Investigaciones Forestales
IPAB	Instituto de Protección al Ahorro Bancario
NAICM	Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
IEEM	Instituto Electoral del Estado de México
PAN	Partido Acción Nacional
PRI	Partido Revolucionario Institucional
PRD	Partido de la Revolución Democrática
PDM	Plan de Desarrollo Municipal
PUMA	Programa Universitario de Medio Ambiente
PNUMA	Programa de las Naciones Unidas Para el Medio Ambiente
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación
SEMARNAT	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
SRA	Secretaría de la Reforma Agraria
SHCP	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
SECODAM	Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo
LGAH	Ley General de Asentamientos Humanos
INEGI	Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática
IMECAS	Índice Metropolitano de la Calidad del Aire
IPAB	Instituto para la Protección al Ahorro Bancario
SEDESOL	Secretaría de Desarrollo Social
SEMARNAT	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
SENEAM	Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
ONG	Organismo no Gubernamental
ONU	Organización de las Naciones Unidas
UNAM	Universidad Nacional Autónoma de México
VCT	Valle Cuatitlán-Texcoco
ZUVM	Zona Urbana del Valle de México
ZMCM	Zona Metropolitana de la Ciudad de México
ZMVM	Zona Metropolitana del Valle de México